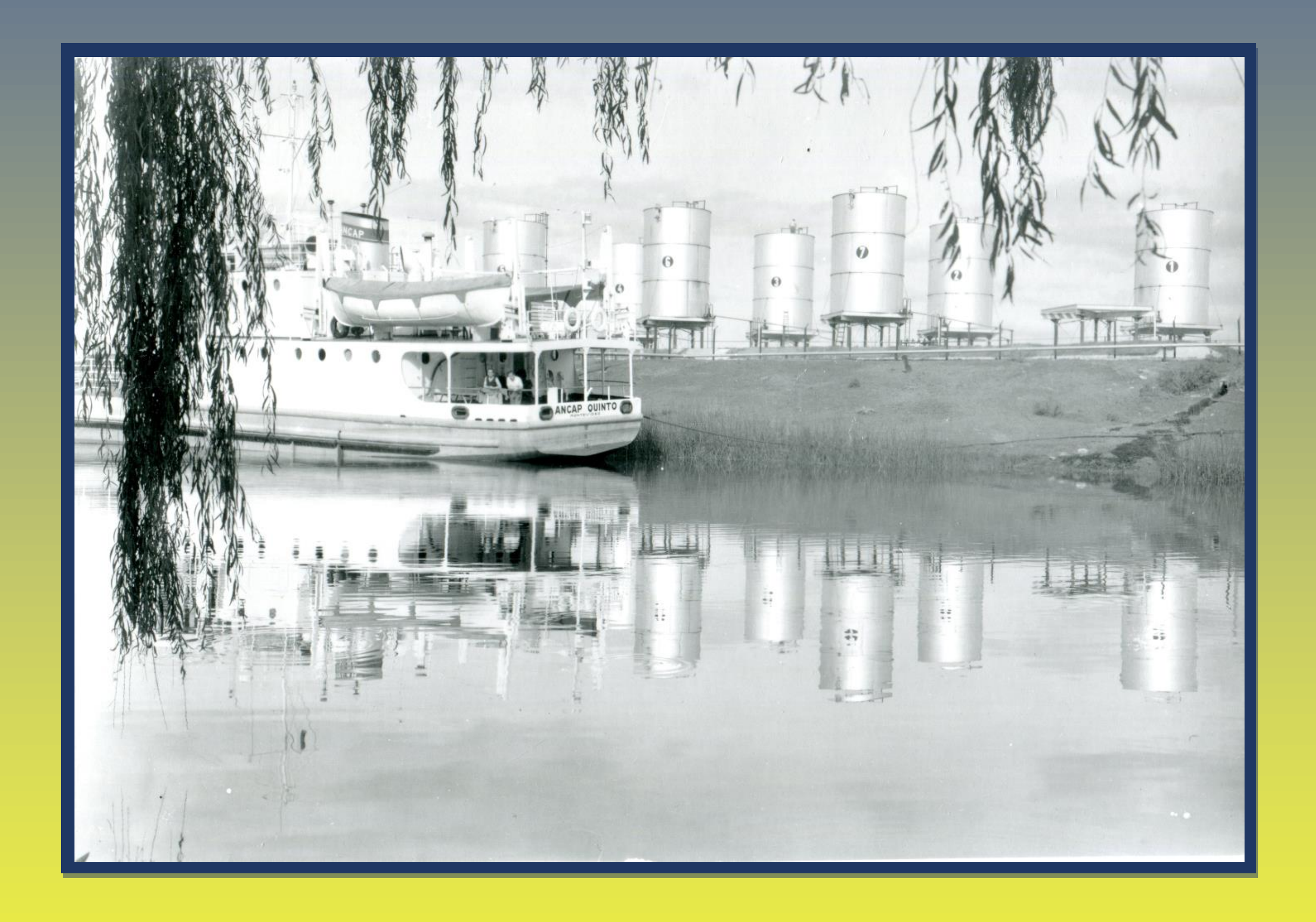
Revista digital

SORIANO FLUVIAL

Nº 17 – JULIO 2022

Por Emilio Hourcade Leguísamo



EL BUQUE "ANCAP QUINTO" Y LA PLANTA ANCAP DE DOLORES

EL BUQUE TANQUE «ANCAP QUINTO» Y LA PLANTA DE COMBUSTIBLE EN EL RÍO SAN SALVADOR

La empresa ANCAP, ente creado el 15 de octubre de 1931 *«con el cometido de explotar y administrar el monopolio del alcohol y carburante nacional y de importar, rectificar y vender petróleo y sus derivados, y de fabricar portland»*[1] durante varias décadas tuvo instalada una planta de almacenamiento de combustible en la costa del Río San Salvador, en las inmediaciones de la ciudad de Dolores.

Durante la década de 1940, el crecimiento de la empresa y de los requerimientos que el país hacía del combustible suministrado por ella, le demandaría una reconversión que la llevaría a ampliar su infraestructura creándose justamente con ese fin la planta de almacenamiento de Dolores. También encarará la compra de buques tanque, siendo uno de ellos el «Ancap Quinto», destinado a la distribución de combustible al litoral y particularmente a Dolores.

ADQUISICION DE BARCOS PETROLEROS

«En cumplimiento de uno de los fines específicos de la creación de la Ancap, establecido en el inciso I) del art. 3° de la ley de 15 de octubre de 1931, las autoridades se abocaron al estudio integral del problema del transporte cuya solución venía siendo dificultada por diversas circunstancias, sufriendo postergaciones a raíz de la Segunda Guerra Mundial.

Para ello se tuvo especialmente en cuenta la responsabilidad que suponía el monopolio de la refinación del petróleo, materia prima importada, que implicaba obligaciones impostergables que, fáciles de cumplir en épocas normales, se constituyen en graves problemas cuando se producen alteraciones en los mercados internacionales de petróleo y bodegas.

El Pool de Petróleo, dirigido desde los Estados Unidos por el «Petroleum Supply Committee for Latin America», al cual adhirió oficialmente el Gobierno del Uruguay, solo concedió bodegas para transporte de petróleo, para un 34 % en 1943 y para un 68 % en 1944, de las necesidades normales del país.

Luego de prolongadas gestiones tendientes a adquirir buques petroleros, el Directorio logró, venciendo innumerables obstáculos, tan importante finalidad, aprovechando un negocio con los Estados Unidos. Por medio de una Sub Comisión Técnica Asesora de ANCAP, se realizó el estudio que culminó con la compra de dos buques cisterna de gran calado y un petrolero de pequeño tonelaje para la distribución de combustibles por vía fluvial al litoral del país.

Estas gestiones contaron con el apoyo del Ministerio de Relaciones Exteriores y llegaron a su término a fines del ejercicio 1946.

Los dos petroleros grandes habían sido construidos en 1945, el casco de acero por la "Sun Shipbuilding" y la maquinaria por la "General Electric", proveedores ambas del Gobierno de los Estados Unidos.

Ancap ha estimado que esta operación ha generado una importante economía para el Ente, por concepto de fletes. Para 1948, dicha economía podía calcularse en cifras globales y promediales, en U$S 1,40 por tonelada de petróleo, lo que equivale a un beneficio anual del orden de los 400.000 dólares americanos. (Extraído de Memorias 1943-1948)».[2]

También en el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo al Parlamento al inicio del año 1947 se referencia la adquisición de petroleros por parte de Ancap, hecho que evidentemente es de suma trascendencia en la historia del ente:

*«**Adquisición de buques petroleros –** Uno de los objetivos que más ha merecido la atención de las autoridades del Organismo, ha sido la adquisición de buques petroleros, antigua aspiración que reconoce su origen en las disposiciones expresas contenidas en la ley Orgánica de la Ancap. Ya en el año 1945 se habían adoptado medidas en tal sentido, nombrándose una*

[1] https://www.ancap.com.uy/93/1/resena-historica.html
[2] "Lo que nos mueve es todo un país: 1931-2006, 75 años ANCAP", Año 2006, Montevideo. Pág. 121

Comisión integrada por distinguidas autoridades navales y altos funcionarios del Organismo, con el cometido de producir asesoramiento en esta materia, de suyo compleja y delicada por la responsabilidad que supone una operación de tal naturaleza e importancia.

En base al asesoramiento producido, se redactó el pliego de condiciones para la compra, por licitación pública, de 2 buques-tanque, no obstante, las escasas posibilidades que ofrecía este medio de adquisición, en virtud de que los principales astilleros del mundo se encuentran, luego de terminado el reciente conflicto (Segunda Guerra Mundial) *en período de reorganización y recuperación industrial.*

Las circunstancias de que el Gobierno de los Estados Unidos de América resolviera poner a la venta un excedente de transportes petroleros tipo T2 – SA – A1, que utilizara durante la guerra, permitió encaminar estas gestiones en un nuevo sentido.

Se realizaron trámites por vía diplomática, destacándose una Subcomisión de Técnicos que ha venido actuando intensa y eficazmente en los Estados Unidos, al punto que en estos momento la Ancap ha convenido, en principio, con la Comisión Marítima de Gobierno de aquel país, la adquisición de dos buques-cisterna, el "Trevillian" y el "New Hope" (nombrados posteriormente "Ancap Cuarto" y "Ancap Tercero, respectivamente), *de 16.760 toneladas de capacidad de carga cada uno y ambos a propulsión turbo-eléctrica, operación que ha venido desarrollándose dentro de las máximas garantías de seguridad exigibles.*

Si bien la adquisición de estos petroleros está supeditada al resultado de la inspección final que se realizará en dique seco, se puede prever su concreción definitiva en razón de las comprobaciones satisfactorias obtenidas en las pruebas e inspecciones preliminares del casco y maquinarias ya realizadas.

La incorporación de dos buques-tanque a la flota del Estado uruguayo, determinará positivos beneficios para la economía nacional, dando seguridad e independencia en lo que se refiere al transporte de los abastecimientos de combustible que el país necesita. Bajo el aspecto esencialmente económico de la operación, cabe consignar que la misma representará para la Ancap una economía, por concepto de fletes, de un millón de pesos anuales aproximadamente. Esta operación, que supone una inversión millonaria, ha podido afrontarla el Organismo contando únicamente con sus propios recursos.



BUQUE «TREVILLIAN» AÑO 1947, POSTERIORMENTE «ANCAP CUARTO» [3]

---

[3] Petroleros adquiridos por Ancap [gráfico] Montevideo: El Día, 1947. 1 foto: byn; 11 x 18 cm. Biblioteca Nacional de Uruguay. Sala Materiales Especiales.

Petrolero para el transporte fluvial
Se está estudiando actualmente la posibilidad de adquirir un petrolero de reducido tonelaje destinado al servicio de transporte entre el Puerto de Montevideo y la Planta Auxiliar de Combustible de Paysandú, con el objeto de dedicar el "Ancap II" exclusivamente al aprovisionamiento de buques de Bahía (bunker), que se ha intensificado como consecuencia de la normalización del tráfico marítimo».[4]

Los cambios que en la década de 1940 la ANCAP efectuó en su organización y administración, sumado a las adquisiciones de buques, le permitió que *«a partir de mayo de 1948 el transporte del petróleo crudo provisto por las Compañías Petroleras privadas a la Refinería de ANCAP se hiciera en buques de la ANCAP o fletados por la ANCAP. Esta resolución fue tomada al considerar el Directorio que los costos de los fletes aplicados por las Compañías eran extremadamente altos».*[5]

Dentro de aquella expansión y reestructura, se amagó con llegar incluso hasta la misma ciudad de Mercedes, anunciándose para mediados de 1946 que la ANCAP había adquirido a la Intendencia de Soriano los terrenos en que se ubicaba el «Mercado» (sito en la esquina de las actuales calle Artigas y Florencio Sánchez).

«El local del Mercado deberá ser entregado el 1° de enero del próximo año, fecha en que comenzaría la construcción en este predio de la gran Agencia que Ancap levantará en Mercedes».[6]



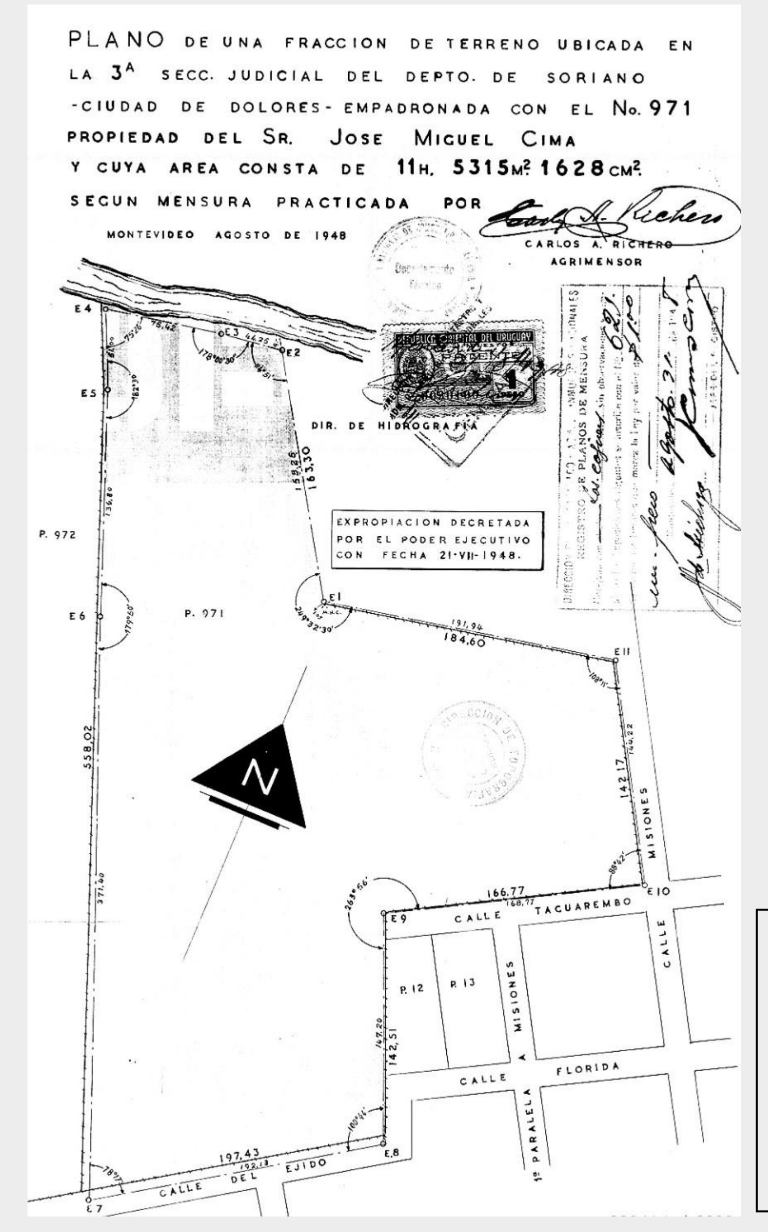
Antiguo mercado municipal ubicado en la esquina de calles Florencio Sánchez y Gral. José Artigas, adquirido por ANCAP en el año de 1946 con el fin de levantar allí sus propias instalaciones (Foto CHGS)

---

[4] "Diario de sesiones de la Asamblea General de la República Oriental del Uruguay, Volumen 24 - Año 1947", 15/02/1947, Páginas 268-269-270, División Estudios Legislativo, Parlamento
[5] "Lo que nos mueve es todo un país: 1931-2006, 75 años ANCAP", Año 2006, Montevideo. Pág. 123
[6] "El Radical", Mercedes, 18 de mayo de 1946

El ente tomó posesión de varias otras propiedades linderas al mercado, alcanzando a la media manzana que se ubica entre las actuales calles Florencio Sánchez (al norte), Dr. Manuel Ferrería (al sur) y Gral. José Artigas (al oeste), demoliéndose las construcciones allí existentes y quedando un amplio terreno que en alguna oportunidad fue utilizado por los circos que venían a la ciudad, dado que el proyecto de la ANCAP nunca se concretó y terminó pasando en la década de 1970 a INVE, construyendo este organismo estatal el grupo habitacional que hoy allí existe.

En cuanto a Dolores, allí también surgen noticias de la instalación de infraestructuras de ANCAP que, a diferencia de Mercedes, además de concretarse, se trataban de una planta de almacenamiento y no de una simple agencia: *«Ya se están realizando los trabajos de instalación de una planta de combustibles rurales, en un predio ribereño del Río San Salvador, próximo a la ciudad de Dolores. La ANCAP, ha arrendado al Sr. José Cima, una propiedad y está construyendo un depósito para combustibles líquidos de una capacidad de 500.000 litros. Esta construcción tiene la finalidad de solucionar el problema de la escasez de envases, que ya en varias oportunidades ha traído serios inconvenientes a nuestros productores. Los combustibles serán traídos en embarcaciones apropiadas y llevados directamente al depósito, que proveerá a toda la zona».*[7]



Plano de mensura del terreno propiedad de José Cima en Dolores y junto al Río San Salvador (Archivo Nacional de Planos de Mensura – MTOP)

[7] "Libertad", Dolores, 25 de setiembre de 1947

Iniciada la obra en setiembre, para el mes de octubre autoridades del ente solicitarán a la Intendencia la colaboración para el engranzado de los accesos a los depósitos que estaban construyendo, respondiendo el gobierno municipal que, para poder hacer la obra, la Ancap debía colaborar con $ 6.000. [8]
Como habíamos mencionado anteriormente, la reconversión que venía haciendo este ente público incluía la adquisición de buques tanque para el traslado del combustible y así es que adquiere el buque tanque a motor que llamará «Ancap Quinto», destinado justamente a la navegación desde y hacia el litoral de nuestro país.
La nave, del tipo «Tanque Costero» y de 632 toneladas, había sido construida en el año 1944 por la empresa «Kane Shipbuilding».
Denominada inicialmente *«Y 104»,* fue la primera de 12 embarcaciones de ese tipo que la empresa construyó para el ejército de Estados Unidos en momentos en que se desarrollaba la Segunda Guerra Mundial.[9]
Joseph J. Kane había establecido en el año 1892 un pequeño astillero llamado «Kane Boiler Works" dedicado a la reparación de embarcaciones. Producto de la guerra y ante la demanda de material bélico por parte del gobierno norteamericano, esta empresa tendrá un importante crecimiento durante la década de 1940 generando una planta para nuevas construcciones llamada «Kane Shipbuilding» construyendo allí dieciséis barcazas de cubierta y doce petroleros costeros (el primero de ellos fue el "Ancap Quinto").
La empresa naviera usaba asbesto (amianto) en casi todos sus componentes, exponiendo a sus operarios a las fibras tóxicas de esa sustancia que producía afecciones tan graves como el cáncer de pulmón y que llevaron a que la Agencia de Protección Ambiental (EPA) prohibiera su uso en la década de 1970. *«La empresa «Kane Shipbuilding» cerró permanentemente sus puertas durante la década de 1970, antes de que la EPA implementara normas para el uso del asbesto. Esto significa que la empresa se basó en el asbesto mortal durante la mayor parte del tiempo que estuvo en funcionamiento».*[10]
Adquirida la embarcación en el año 1946, a principios de 1947 arribará al Uruguay navegando desde Estados Unidos, realizando el primer viaje al litoral uruguayo en el mes de agosto de 1947 llegando a la ciudad de Paysandú el 24 de agosto de aquel año:
«En horas de la tarde de ayer arribó al muelle de la ANCAP en Nuevo Paysandú, el petrolero "ANCAP QUINTO" que realiza el viaje inaugural al interior del país después de su adquisición por parte de aquel organismo, en fecha más o menos reciente. El «Ancap Quinto» ha sido portador de una importante carga de combustible para la planta que aquel organismo posee en el citado lugar, cuya descarga comenzó de inmediato y continuará hoy.
El citado buque cisterna deberá en su viaje de regreso a Montevideo, detenerse en Fray Bentos, según lo han dispuesto las autoridades de la Ancap, a fin de prestar ayuda al petrolero argentino "Pampa Cruz" que se halla encallado en el Río Uruguay frente a la capital rionegrense».[11]
En Paysandú existía desde el año 1934 una planta de almacenamiento, pero para 1947 se estaba ampliando con una destilería:
«La Planta de Combustible será desplazada de su actual ubicación para evitar el riesgo de las crecientes que se producen en el Río Uruguay; y formará con la Destilería un solo cuerpo industrial cuyas instalaciones abarcarán aproximadamente 30 de las 145 hectáreas que el organismo posee en aquella región. La Destilería de Paysandú tendrá una capacidad de producción de 6 millones anuales de litros de alcohol".[12]

---

[8] "Libertad", Dolores, 16 de octubre de 1947
[9] http://shipbuildinghistory.com/shipyards/small/kane.htm
[10] https://mesothelioma-net.translate.goog/the-kane-shipbuilding-company/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es-419&_x_tr_pto=sc
[11] "El Telégrafo", Paysandú, 25 de agosto de 1947
[12] "El Telégrafo", Paysandú, 25 de agosto de 1947

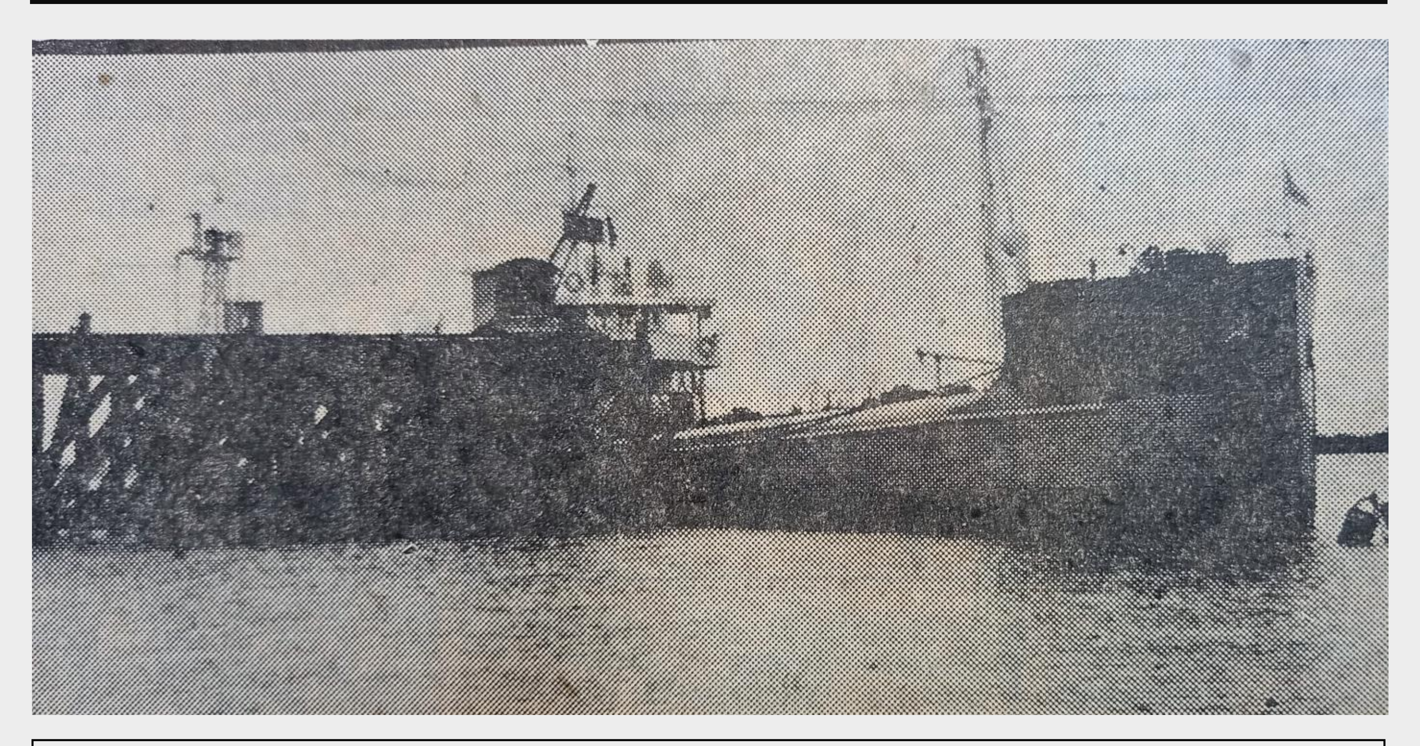
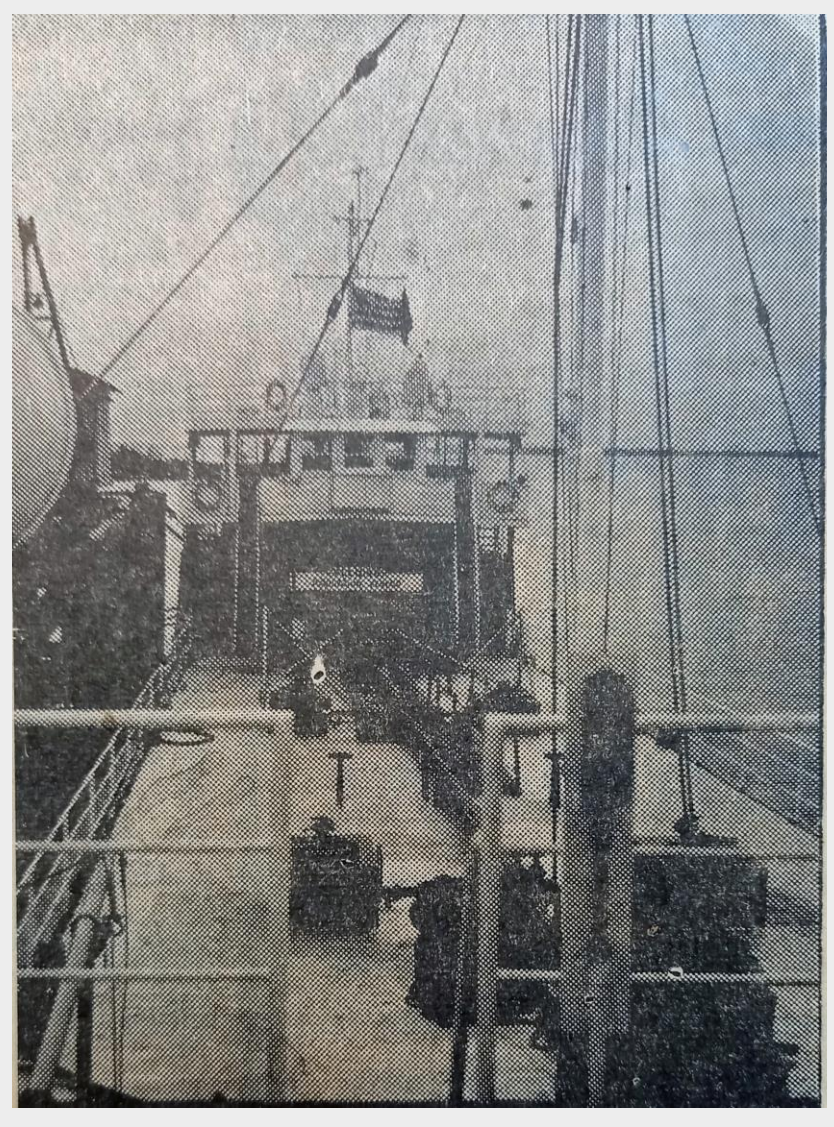


Imagen superior e inferior: «ANCAP QUINTO» en el muelle de Paysandú (El Telégrafo, 26/08/1947)



Ante semejantes emprendimientos llevados adelante en Paysandú, la llegada por primera vez de este nuevo buque adquirido por la ANCAP no pasaría desapercibido, recogiéndose de la prensa sanducera la siguiente crónica sobre aquel evento:

«El domingo en horas de la tarde se produjo la llegada al muelle que la Ancap posee en la planta de Nuevo Paysandú del petrolero "Ancap Quinto", moderno buque cisterna que aquel organismo ha incorporado a su flota desde tiempo atrás.

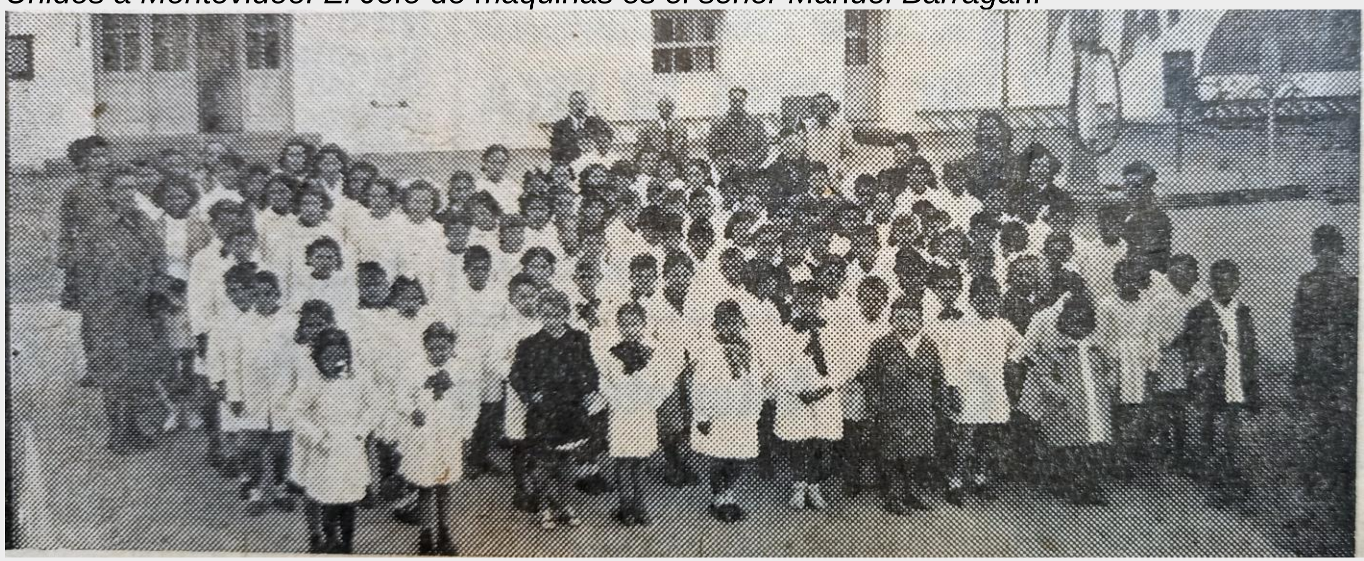
Es el primer viaje al litoral que realiza el "Ancap Quinto" circunstancia que rodeó su arribo a Paysandú de especial interés.

CARACTERÍSTICAS DE LA NAVE

El "Ancap Quinto" fue adquirido al gobierno de los Estados Unidos por la suma de cien mil dólares, cantidad inferior a un tercio del costo de construcción. Fue construido en el año 1944 en Galveston (Texas) en los astilleros de la Kane Shipbuilding Corporation, como petrolero auxiliar del Ejército, y terminada la guerra fue retirado del servicio.

La Ancap, invirtió cuarenta mil dólares en reparaciones y reacondicionamiento, viniendo el barco por sus propios medios desde los Estados Unidos a Montevideo, conducido por una tripulación uruguaya, haciendo carga en Curacao.
Durante esta navegación, los motores funcionaron perfectamente, sin interrupción alguna.
Es capitán del barco el señor Isabelino Bueno, quien fue 1er. Oficial en la travesía de Estados Unidos a Montevideo. El Jefe de máquinas es el señor Manuel Barragán.





Niños de Escuela N° 13 dándole el recibimiento al «ANCAP QUINTO» en su primer arribo al muelle de Paysandú (El Telégrafo, 26/08/1947)

En el día de ayer los alumnos de la Escuela número 13 fueron invitados a visitar la citada embarcación, cuyas airosas líneas han llamado la atención de la gente marinera.
Después de cumplida dicha visita, en la que los escolares recogieron interesante información, fueron obsequiados con un chocolate ofrecido por la Ancap».[13]
Cabe mencionar que en el artículo del diario «El Telégrafo» anteriormente transcripto, también se detallan las características de la nave, pero las mismas no son correctas, correspondiendo a una embarcación del triple de las reales dimensiones del «Ancap Quinto», quien en realidad tenía las siguientes características:
«IMO 5015919
Eslora, 55,63 metros
Manga, 9,20 metros
Puntal, 4,10 metros
Calado, 3,40 metros
Tonelaje bruto: 688 toneladas
DWT (Peso muerto)[14]*, 1035 toneladas*[15]
Pero como dato tan curioso como trágico, aquellos momentos no serían de plena alegría y festejos, dado que uno de los tripulantes del "Ancap Quinto" fallece en Paysandú:
«En el Hospital Paysandú, dejó de existir en la mañana de ayer, el señor Arcilio Meireles Ferreira, contramaestre del petrolero "Ancap V" (Quinto)*, de este ente autónomo.*
Este alto oficial al atracar la nave a puerto sanducero, llegó atacado de una afección gripal aguda que luego se complicó.
Fue internado en aquel establecimiento, pero lamentablemente la evolución de la dolencia determinó su fallecimiento, no obstante, los cuidados que le fueron prodigados.

---

[13] "El Telégrafo", Paysandú, 26 de agosto de 1947
[14] Peso total de la carga y pasajeros de un buque, incluidos sus equipajes, así como la dotación y pertrechos para hacerse a la mar, cuando alcanza los calados máximos.
[15] https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:973915/mmsi:-5015919/imo:5015919/vessel:ANCAP_QUINTO

Marino de vasta experiencia, la mayor parte de su vida la pasó en el mar, ejerciendo altos puestos de los comandos de las naves que le tocó tripular.
Su muerte constituye una pérdida sensible para los cuadros de la oficialidad de la Ancap y viene siendo hondamente lamentada en el ambiente marítimo, al cual se hallaba estrechamente vinculado y en donde gozaba de general consideración».[16]
En el aviso fúnebre que seguidamente se aprecia, se estableció el nombre Arcivio, cuando en realidad era Arcilio, tan como luce en "Diario Oficial" del año 1947, dando cuenta de su fallecimiento a los 47 años de edad y de estado civil soltero.



† ARCIVIO MEIRELES FERREIRA

Q. E. P. D.

FALLECIO AYER, LUNES 25 DE AGOSTO DE 1947.

La Administración Nacional de Combustible, Alcohol y Portland, participa dicho fallecimiento y el sepelio de los restos del extinto a efectuarse hoy, martes 26, en la ciudad de Montevideo. — Casa de duelo: Humberto I No. 3284.
Servicio fúnebre: Mongiardín Hnos. y Rinaldi.

El buque se retirará de Paysandú y un par de días después, llegarán noticias de su actividad en Fray Bentos: *«El petrolero de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, "Ancap V", está procediendo al alije del petrolero argentino "Plata Cruz", encallado en el veril uruguayo frente al puerto local. Con ese motivo se encuentra en Fray Bentos el señor Alfredo E. Le Bas, Gerente del Departamento de Transportes de la Ancap».*[17]
Recordamos que en aquellos momentos se estaba construyendo la planta de almacenamiento en Dolores, por lo que, según surge del «Libro de Partes Diarios del Resguardo Aduanero de Puerto Tolmo», ubicado en la desembocadura del Río San Salvador en el Río Uruguay, el «Ancap Quinto» entró por primera vez a aquel río con destino Dolores a las 17 horas del día 13 de diciembre de 1947, saliendo a las 9 horas del día 15 de ese mes y año.[18] Podemos decir entonces que la actividad que el «Ancap Quinto» haya cumplido en la Planta de Dolores por primera vez, la realizó el día 14 de diciembre de 1947.

Puerto Tolmo Diciembre 13 de 1947
En el día de la fecha, a la hora 17 entró el B. M. "Ancap Quinto"
Román Martinez
Puerto Tolmo Diciembre 14 de 1947
En el día de la fecha, a la hora 20 entró el B. M. "Zabala" remolcando
Román Martinez
Puerto Tolmo Diciembre 15 de 1947
En el día de la fecha, a la hora 9 salió el B. M. "Ancap Quinto"
Román Martinez

Primer ingreso y egreso del buque a motor "ANCAP QUINTO" al Rio San Salvador [5]

[16] "El Telégrafo", Paysandú, 26 de agosto de 1947
[17] "El Telégrafo", Paysandú, 29 de agosto de 1947
[18] Libro Partes Diarios Resguardo Puerto Tolmo, Folio 42 Vto. Libro Desde 26-03-1946 A 6-04-1950

«Para satisfacer la creciente demanda de combustibles líquidos, la Ancap ha establecido en la ciudad de Dolores una planta de distribución, abastecida quincenalmente por uno de sus barcos petroleros. Su capacidad de almacenaje en tanques fijos alcanza a los 4.000.000 de litros».[19]

Evidentemente que fueron varios los factores que llevaron a que la ANCAP instalara en Dolores su segunda planta de almacenaje en el interior del país. Ya existía la planta de Paysandú que abastecía el norte y litoral de la república, y debido a la intensa actividad agrícola de la zona, la planta de Dolores venía a realizar el abastecimiento de toda esta región de Soriano y Colonia.

Debemos sumarle a la facilidad para la navegación que ofrecía el Río San Salvador, la poca distancia con el Río Uruguay, permitiendo que una nave se internara en esta importante zona productiva del país abasteciendo del combustible tan necesario para la producción.

«Como es de conocimiento público, junto a nuestro amplio puerto se han llevado a cabo los trabajos que la ANCAP ha confiado a sus ingenieros, consistente ello en la construcción de una planta de combustibles.

Esta obra comenzada en el mes de setiembre (1947)*, está compuesta por tanques cuyo contenido es de 380 mil litros, solo para combustibles rurales.*

Sin pretender entrar en el aspecto técnico, podemos informar que está perfectamente planteada, en forma tal que las estibas de tanques vacíos que se encuentran en la playa de depósito, han de ser rápidamente llenados, por medio de un mecanismo sumamente interesante, que, luego de haber sido sometidos a una limpieza interior corren por una vía decouville hasta los llenadores automáticos, para luego ser empujados por el obrero encargado, conducido a otra playa donde son cargados en los camiones.

En el día de hoy, hace su entrada a nuestro puerto el primer petrolero, denominado ANCAP V, cuya capacidad es de un millón de litros. Es evidente que ello constituye un triunfo para nuestra zona.

La rapidez de los despachos y la facilidad del mismo reporta para nuestros agricultores la conquista directa de un deseo; el de disponer constantemente del combustible necesario para la buena marcha de la recolección de sus cosechas, que como acontecía en los años anteriores, ello no se debía a negligencia de la firma encargada de su distribución, sino a la escasez e incómodo medio de transporte.

Y ese beneficio no se extiende a un área pequeña, sino a todo el departamento, debiendo atender la oficina encargada todos los pedidos que surjan de Mercedes, Colonia Miguelete, Agraciada, Nueva Palmira y Carmelo.

Más que la apreciación que pueda hacer el cronista son los mismos lectores quienes consustanciados con los problemas que a diario se les crean a los agricultores pueden captar con mejor sentido de justicia, esta obra realizada, la que perpetuará a través de los años como un símbolo de progreso, conquistado por los propios trabajadores del campo, en su anhelo constante de producir más y mejor.

Y ese reconocimiento sea extensivo a todas aquellas personas que efectivamente trabajaron en la formación de la planta referida, representadas ellas, por las autoridades comunales, que día a día apoyaron esta gran iniciativa.

Al terminar estar breves líneas, sea nuestra mano la que se extienda a felicitar a los creadores de esta magnífica obra, lo que hacemos por intermedio de los señores Mario S. Prieto y Armando Gaudin, quienes, en carácter de directores, velaron constantemente por la evolución de la misma, extensivo para el señor Teófilo Fachero, capataz general de la obra».[20]

Es importante mencionar que, pese a que el buque «Ancap Quinto» llegaba por primera vez a la planta de abastecimiento de la empresa en Dolores el 13 de diciembre de 1947, la misma no se encontraba aún habilitada, por lo que es de suponer que aquellos primeros viajes

[19] "Nuestra Tierra", Colección Los Departamento, Soriano, N° 7, Año 1970, Pág. 25
[20] "El Tiempo", Mercedes, 15 de diciembre de 1947

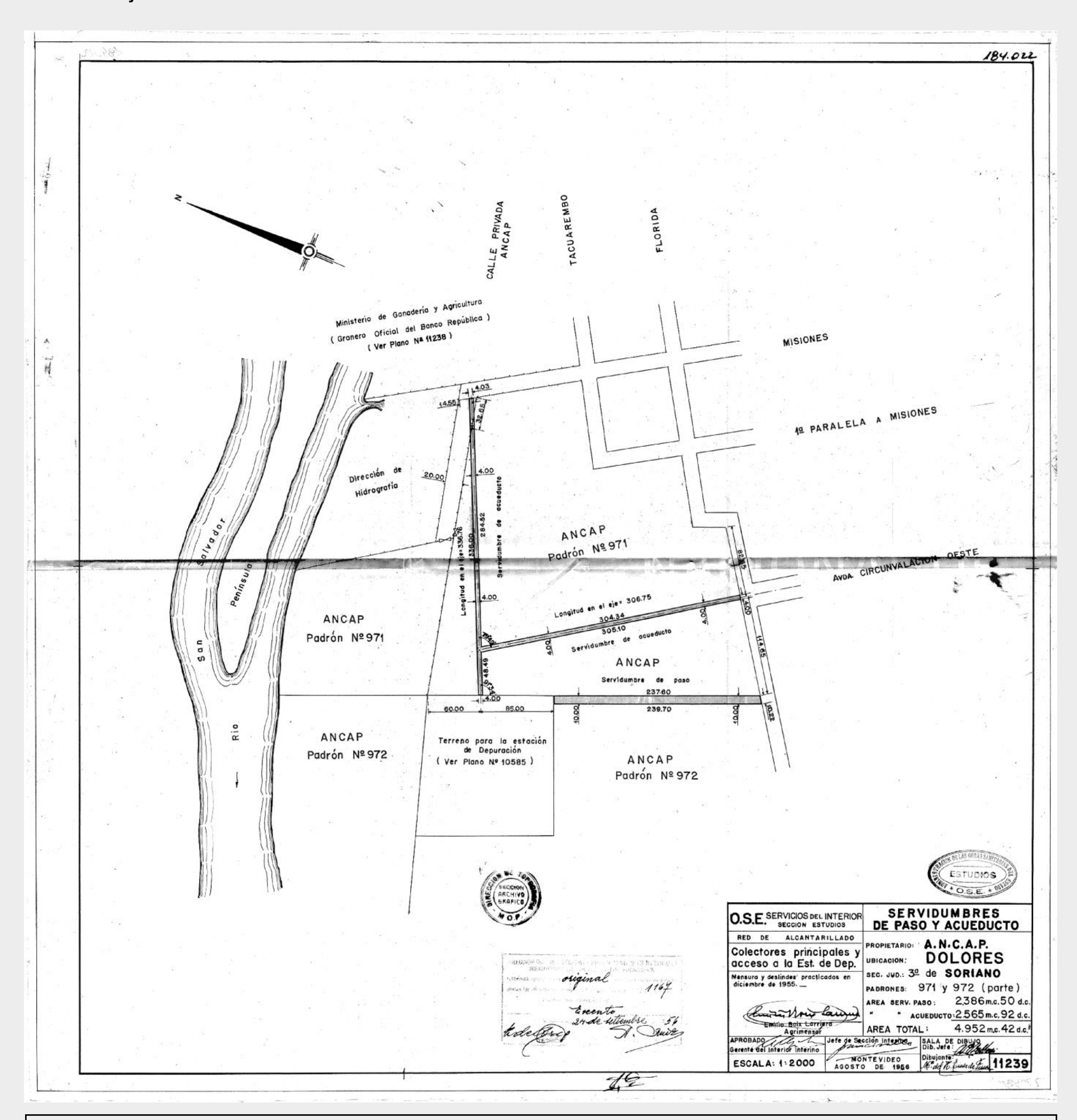
respondían más a la culminación de la obra que la ANCAP venía llevando a cabo, que al transporte de combustible.
Habría que esperar hasta inicio de abril de 1948 para que ANCAP reciba la autorización para transportar combustible a ese punto: *«Por el Ministerio de Hacienda ha sido autorizada la Ancap para descargar en forma directa combustible a granel de la Teja a la Planta de Almacenamiento que el referido Ente Autónomo acaba de construir en la ciudad de Dolores».*[21]
Al observar el «Libro de Partes Diarios del Resguardo de Puerto Tolmo», queda claro que, durante los meses de diciembre 1947, enero, febrero y marzo de 1948, los viajes del «Ancap Quinto» eran bastante esporádicos, adoptando un régimen más regular justamente a partir de abril en que recibió la autorización para realizar el cometido para el cual había sido adquirido.

ENTRA	SALE
13/12/1947	15/12/1947
21/12/1947	22/12/1947
28/12/1947	29/12/1947
06/01/1948	08/01/1948
21/02/1948	22/02/1948
19/03/1948	20/03/1948
03/04/1948	03/04/1948
09/04/1948	10/04/1948
18/04/1948	19/04/1948
23/04/1948	24/04/1948
04/05/1948	04/05/1948
09/05/1948	09/05/1948
18/05/1948	19/05/1948
25/05/1948	26/05/1948

Se pone así en funcionamiento la planta de almacenaje de Dolores, que junto a la de Paysandú, eran las únicas en el interior del país, recibiendo combustible vía fluvial directamente desde la refinería de La Teja.
Paulatinamente la demanda va creciendo, y así es que se resuelve ampliar la capacitad de la nobel planta: *«Se anuncia para fecha próxima la remisión de nuevos materiales, por parte del Directorio de la Ancap, para continuar con la construcción de dos grandes tanques, de capacidad similar a los existentes.*
Sobre la gran importancia que está llamada a adquirir la Planta de la Ancap de Dolores, da una idea el informe extraoficial que poseemos relacionado con el estudio de expropiaciones de terrenos adyacentes a aquella, a fin de continuar la realización de otras obras».[22]
Aquellas versiones catalogadas de extraoficiales sobre la expansión de la planta pocos meses después se concretarían, demostrando la utilidad que prestaba a los intereses del ente: *«Por decreto del Poder Ejecutivo se ha declarado de utilidad pública la expropiación de un predio situado en Dolores, propiedad de la firma Viuda e hijos de Juan B. Piazze, a favor de la ANCAP, con el fin de ampliar la Planta de Combustibles que dicho organismo posee en aquella ciudad.*
Se declara también urgente la ocupación y posesión de dicho bien».[23]
Ubicada en el noroeste de la ciudad de Dolores y sobre el Río San Salvador, la planta ocupaba un amplio terreno, estando ubicados los tanques de almacenaje frente a la punta oeste de la península «Timoteo Ramospé».

[21] "El Radical", Mercedes, 2 de abril de 1948
[22] "Imparcial", Dolores, 23 de enero de 1949
[23] "El Radical", Mercedes, 19 de agosto de 1949

En el siguiente plano del año 1955, se aprecia el amplio terreno ocupado por la planta de almacenaje de combustible de ANCAP en la ciudad de Dolores.



Plano de mensura del terreno correspondiente a la planta ANCAP de Dolores
(Archivo Nacional de Planos de Mensura – MTOP)

Van pasando los años y el avance de otros medios de comunicación y transporte van ofreciendo diversas alternativas para el traslado de mercaderías, dejando constancia de que, si bien el Río San Salvador ofrecía buenas condiciones de navegabilidad, igualmente estaba supeditado al dragado de algunas zonas en las que la arena se acumulaba.
Dentro de ese tenor, encontramos apenas 10 años después de la puesta en funcionamiento de la planta de almacenaje de Dolores, un llamado a licitación destinado al transporte de

mercadería desde y hacia esta planta, compitiendo con la labor desplegada por el buque «Ancap Quinto».

ANCAP

Planta Auxiliar Dolores

LICITACION PUBLICA No. 3.486

Llámase a licitación pública para el transporte de mercaderías y materiales varios, combustibles y lubricantes, envasados desde Montevideo a la Planta Dolores y vice versa.

Recepción: 29 de Noviembre de 1957, a las 15 horas.

Apertura: 6 de Diciembre de 1957, a las 15 horas.

Los pliegos de condiciones podrán ser retirados de nuestras oficinas (previo pago de $ 1.00 (un peso).

IMPARCIAL, 30/11/1957

Por otro lado, el 23 de octubre de 1963 se inaugura la planta de almacenaje y distribución de combustible en Juan Lacaze (Colonia). *«Esta fue la 5ª planta que se instaló en el interior del país con el propósito de abatir los costos por concepto de fletes y diversificar los stocks de productos esenciales».*[24]

Recordemos que la planta de Dolores en sus inicios tenía el cometido de abastecer de combustible tanto a Soriano como a parte de Colonia, pero ante la instalación de esta nueva planta en Juan Lacaze, sería ésta la que se encargaría del suministro de Colonia.

Los cambios en la ANCAP no se detienen y para fines de la década de 1960 se piensa en la instalación de una boya petrolera en el este del país, a los efectos de que los barcos de las petroleras a las cuales se le compra el petróleo, descarguen allí dicho elemento, llevándose por bombeo y cañerías a la planta de refinería de La Teja, eliminando de esa manera los viajes que los buques de la empresa debían realizar para ir a buscar el petróleo al puerto de origen.

«En 1968 la flota marítima de la Administración estuvo integrada: a) de ultramar con buques propios "ANCAP TERCERO" y "ANCAP CUARTO"; buques arrendados: el "Presidente Oribe" de bandera nacional, perteneciente a la Marina Militar; y "World Hope", griego, que había sido contratado en 1964 por un período de tres años y con el objetivo final de encarar su compra; b) de cabotaje con buques propios como el "ANCAP QUINTO" y el "ANCAP SEXTO", se arrendó el buque de bandera nacional "Lydia" para dos viajes al litoral».[25]

Sobre la actividad de estos dos últimos buques, del libro «Barcos y Pueblos» se rescata el siguiente interesante comentario: *«No queremos pecar de distraídos dejándonos en el tintero un par de párrafos sobre los petroleros de Cabotaje de ANCAP ("Ancap Quinto" y "Ancap Sexto"), que cumplen servicio suministrando combustible a las plantas industriales del litoral. Estos barcos son exprimidos al máximo de su rendimiento. Excedidos en la mayor parte de las veces de los tiempos prudentes de reparación, al punto que están llegando rápidamente al límite de su explotación útil. (Aquí sí que los tripulantes hacen maravillas para mantenerlos en*

[24] "Lo que nos mueve es todo un país: 1931-2006, 75 años ANCAP", Año 2006, Montevideo. Pág. 353

[25] "Lo que nos mueve es todo un país: 1931-2006, 75 años ANCAP", Año 2006, Montevideo. Pág. 163

funcionamiento). En la actualidad están navegando fuera de clasificación. Si bien esto no significa que carezcan de seguridad, la cual es controlada por la Prefectura, lo cierto es que no cumplen con las severas exigencias de las compañías clasificadoras, ya que su puesta a punto insumiría una reparación larga y costosa, para la cual las exigencias del servicio nunca dan lugar. Se corre el riesgo que cualquier contingencia deje a la descubierta un suministro tan apreciado y nos veamos obligados a recurrir al contrato de un barco en el exterior.
Hacemos lugar a una nueva conclusión:

- *Adquirir por lo menos un petrolero de 1.300 toneladas para cumplir viajes al litoral, aliviando el excesivo servicio del "Ancap Quinto y el "Ancap Sexto"».*[26]



BUQUE "ANCAP QUINTO"[27]

Para inicios de la década de 1970, la planta ANCAP de Dolores denota ya una pérdida de vigencia que generará la siguiente exposición del Edil Sr. Herrero de la lista 315 (Partido Colorado): *«Sr. Pte.: Era para referirme a un problema de sumo interés para el Depto. de Soriano. Se trata de la planta de combustibles Ancap de Dolores. Nosotros sabemos que desde el año 1948 funciona en la ciudad de Dolores una planta de almacenaje y distribución de combustibles de Ancap. Esta planta abastecía a todo el Depto. de Soriano y parte de Colonia. Una vez que fue habilitada la planta de Juan Lacaze, todas las localidades vecinas empezaron a retirar de Juan Lacaze. Pero ahora el caso se presenta distinto. Resulta que ahora las localidades que corresponden al radio de la planta de Dolores, aduciendo el mal estado de los caminos y otras cosas, están retirando de otros lugares, y entonces eso es lo que está en contra del adelanto de nuestro Departamento. Por eso yo sugeriría que se interesara a las autoridades de Ancap, del Ministerio de Obras Públicas, el estado de los caminos, si es que eso es una realidad, y a la Intendencia también respecto al estado de las calles de Dolores, de*

---

[26] Monzalvo, Carlos Andrés; "Barcos y Pueblos", UCOMAR, Montevideo, Año 1972, Pág. 121-122
[27] https://www.facebook.com/photo/?fbid=1196588907453471&set=g.1506719132970890; Dolores Soriano FOTOS de Hoy y de Ayer

acceso a la planta, para que eso así no suceda porque va en contra de una fuente de trabajo de nuestro Departamento. Creo que es lógico que se atienda esto.
Sr. PRESIDENTE: Se pasará comunicación como lo solicita el señor Edil, a Ancap, al Ministerio de Obras Públicas y a la Intendencia. ¿Lo que plantea usted, es sobre qué ruta?
Sr. HERRERO: Ellos aducen que es la ruta de Palmitas, que es la que está en mal estado. Pero se da a entender que el estado de los caminos en general, de acá a Dolores, está bien. Sería de Palmitas. Hay otro problema que también se vislumbra con eso. Los señores agentes perciben el pago de fletes, por kilómetro, entonces retirando de Dolores, es menor la distancia, y el que retira de Montevideo o Juan Lacaze, es mayor la distancia. Entonces el importe de fletes es mucho mayor. Ahora yo no sé si es ese el problema, o es el de los caminos. Nosotros queremos que las autoridades de Ancap se interesen por el problema, para defender lo nuestro, que esta planta no desaparezca».[28]
Don Ricardo Geymonat, vecino de la ciudad de Dolores y de vasta experiencia en el Río San Salvador, recuerda ver navegar al «Ancap Quinto» cuando llegaba a Dolores, habiéndose cruzado con el mismo en más de una oportunidad, debiendo disminuir aquella embarcación su velocidad por el importante oleaje que producía. Saludado por su tripulación, luego del cruce, el buque retomaba su marcha. También quienes estaban acampados junto al río debía tomar las precauciones del caso cuando pasaba el buque tanque, porque de lo contrario, corrían el riesgo que las olas que producía les llevara algún elemento ubicado en la costa.
Agrega Geymonat que luego de descargar combustible en la planta de Dolores, debía cargar agua para lastre. El agua como lastre es el contrapeso que mantiene estable al buque, condición necesaria para mantener una posición de equilibrio no tan rígida que lo convierta en un sube y baja, ni tan blanda que no permita su recuperación, permitiendo así navegar fundamentalmente los ríos Uruguay y de la Plata sin inconvenientes.



PLANTA DE ALMACENAJE DE COMBUSTIBLE ANCAP EN DOLORES[29]

[28] "Acción", Mercedes, 11 de junio de 1971
[29] https://www.facebook.com/photo/?fbid=10221420770049615&set=g.1506719132970890; Dolores Soriano FOTOS de Hoy y de Ayer

Avanzamos en la década de 1970 y cada vez son más las versiones que plantean el cese de actividades de la planta, encontrando en la «Revista de Dolores» publicada en el año 1976 el siguiente artículo: *«La plata auxiliar de combustibles, instalada por Ancap en Dolores hace tres décadas, ha participado activamente en el desarrollo agrícola del Granero de la República, cubriendo el abastecimiento de naftas, querosenos y gasoil de todo el departamento de Soriano y sur de Río Negro.* (Recordemos que en la década de 1960 se había construido el puente sobre el Río Negro en la ciudad de Mercedes, uniendo ambos departamentos).

La Ley de creación de la Ancap fue dictada el 15 de octubre de 1931; en 1934 se inaugura en Paysandú la primera planta auxiliar en el interior y, diez años más tardes (trece) *comienzan los trabajos de instalación de la segunda, en Dolores; la que actualmente tiene una capacidad aproximada a los seis millones de litros, combustible que se distribuye en trece tanques.*

El Ancap V, tal como lo documenta la nota gráfica, cumple el abastecimiento a la planta distribuidora, realizando viajes de acuerdo a las necesidades de la zona – semanales en las épocas de siembra y cosecha – con cargas de 600 a 700 toneladas, atracando en muelle construido especialmente, donde hace casi cien años operaban las embarcaciones que distribuían la producción del establecimiento industrial de Federico Bremerman.

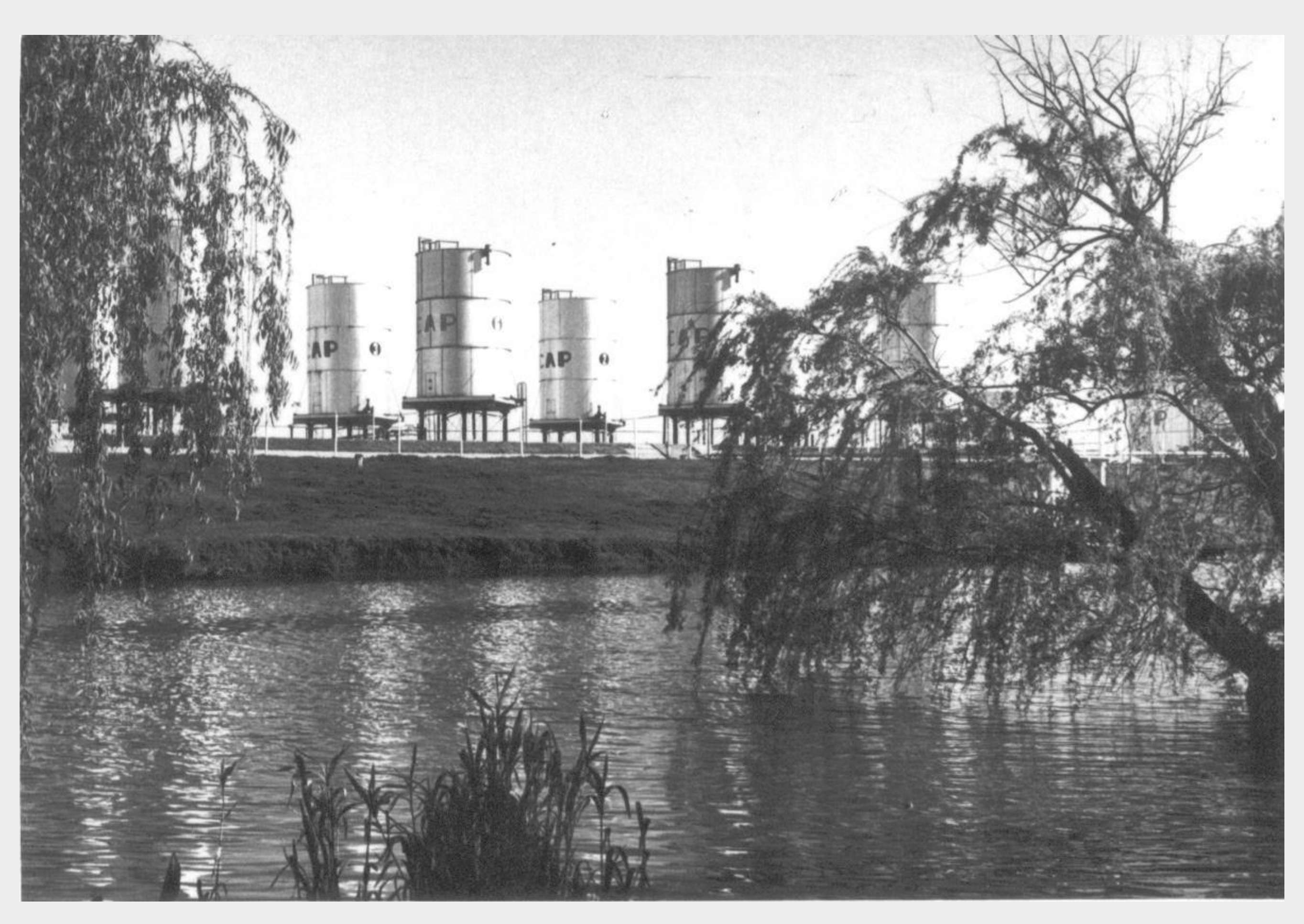
La descentralización de la distribución de combustibles ha venido demostrando sus ventajas y se ha subrayado, más de una vez, que la Planta Auxiliar de Dolores tiene ampliamente justificada su ubicación, pese a las gestiones que se han cumplido, para concretar su traslado».[30]



Para principios de 1977, los rumores sobre el cierre de la planta se van acentuando, trayendo honda preocupación no solo a Dolores: *«Circulan insistentes rumores de que Ancap estaría estudiando la eliminación de todas las plantas de pequeña capacidad, ubicadas en el interior. Con esta medida serían cerradas las de Durazno (no entrega combustible de tiempo atrás), Treinta y Tres, Juan Lacaze y DOLORES.*

[30] "Revista de Dolores en el 175 Aniversario de la Fundación Definitiva", Editorial "Los Principios", San José, Año 1976, Pág. 59

Las entregas se efectuarían desde Paysandú y La Tablada, una vez finalizadas las obras de esta última. De esta manera se centralizaría totalmente el abastecimiento de combustible.
La fuente nos significaba ayer que comisiones de progreso y fuerzas vivas deberían recoger información en las altas esferas, pues de concretarse este adelanto, DOLORES perdería una de sus pocas fuentes de ocupación».[31]
Debemos tener en cuenta que, pese a lo anunciado en esta noticia, las plantas de Durazno, Treinta y Tres y Juan Lacaze al día de hoy continúan en actividad.
Para marzo de 1977, las noticias del cierre de la planta de Dolores dejan de ser rumores y se van confirmando: *«Oficialmente el Directorio de ANCAP anunció su interés de trasladar la planta de Dolores hacia Juan Lacaze. Ello produciría al Ente un ahorro de 115 mil dólares anuales, según se anunció y evitaría tener que dragar el río San Salvador para el ingreso a puerto doloreño del ANCAP V, que actualmente solo puede llegar con un 70% de su capacidad.*
ACCIÓN había adelantado en exclusiva esta noticia con la preocupación por la suerte de los numerosos funcionarios de la planta doloreña».[32]



PLANTA DE ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN DE ANCAP DOLORES[33]

La necesidad de un regular trabajo de dragado en el Río San Salvador y en mayor medida del Río Negro, atentaron siempre con la utilización de los mismos como medio de transporte, sustituyéndose el transporte de cargas y pasajeros en un principio con el ferrocarril y posteriormente y ante la construcción de las rutas, por ómnibus y camiones. Ello llevó a que muy temprano en el siglo XX perdiera actividad el puerto de Mercedes, más tarde el puerto de

---

[31] "Acción", Mercedes, 6 de febrero de 1977
[32] "Acción", Mercedes, 19 de marzo de 1977
[33] https://www.facebook.com/photo/?fbid=1009642495797199&set=g.1508175606171327, Recuerdos de Dolores y su gente

Dolores y evidentemente que también afectaría la labor de la planta instalada en aquella ciudad, partiendo de la base de que había sido concebida para transportar hasta allí combustible por vía fluvial.
La decisión estaba finalmente tomada y así lo demuestra el siguiente comunicado oficial de la empresa:

COMUNICADO OFICIAL

ANCAP y la Planta de Dolores

Este es el comunicado oficial de Ancap recibido en ACCION. Textual:

"El Directorio de ANCAP estudia la posible transferencia de las operaciones de distribución de combustibles de la Planta de Almacenaje de Dolores a la Planta de Juan Lacaze.

De acuerdo a los informes técnicos, esta medida no afectaría el servicio y permitiría obtener un ahorro de aproximadamente 115 mil dólares anuales. Por otra parte al cesar en sus actividades la Planta de Dolores, ANCAP obtendría otras ventajas completarias como:

1º) Evitar la necesidad de dragar el río San Salvador a través del cual debe navegar el ANCAP QUINTO con apenas un 60 por ciento de su capacidad para abastecer dicha planta.

2º) Emplear este buque en otras actividades de mayor rentabilidad.

Actualmente la Planta Dolores abastece apenas el 1,2% del consumo total de combustibles del País con costos operativos de un 65,8% más altos que las plantas restantes de ANCAP y sus instalaciones son de tal antigüedad que para llevarlas a buenas condiciones de equipamiento debería construirse prácticamente de nuevo con una alta inversión que no resultaría económicamente redituable.

Con relación a los 60 funcionarios que actualmente prestan servicios en la Planta Dolores, la fundamental preocupación del Directorio de ANCAP, es dar solución a todos los problemas que les pudiera plantear esta medida.

RELACIONES PUBLICAS
Prensa y Difusión A.N.C.A.P."

ACCIÓN, 24/03/1977

Pocos días después y en el mismo diario «ACCIÓN» se publicará un artículo titulado «Planta ANCAP de Dolores: Puntos de Vista» y firmado por Emir Amílcar Cabrera, domiciliado en calle Carlos Puig 1125 de Dolores en el que expresará lo siguiente: *«Se habla de que Ancap-Dolores distribuye "solo" el 1,2% del producto elaborado en lo nacional.*

Pero no dice que esta Plana distribuye solo el porcentaje que se da a publicidad, porque es el asignado por Ancap, y está en condiciones de distribuir mucho más que la cantidad anunciada, sin modificaciones "onerosas". Se dice en el mismo que se obligaría, para el mantenimiento de la planta, al dragado del río San Salvador, pero no se dice que lo que hay que dragar son los pasos de este río. Llevado a cifras el dragado no sobrepasaría los 3 kms. según la carta del mismo. Se pretende dar a entender que sería todo el curso cuando son pasos de muy corta extensión. Además, ya se ha hecho norma, por parte de quienes despachan el "Ancap V", de llevarlo con apenas 500 o 580 toneladas cuando la actual hondura del río permitiría la entrada a puerto del mismo con, por lo menos 700 toneladas ya que con la carga que entra solo viene calando de 7 a 7 $^{1/2}$ pies. Al puerto de Dolores entró no hace mucho el Dayman II con algo más de 1000 toneladas de carga y embarcaciones argentinas que calaban entre 11 o 12 pies. A no ser que los argentinos conozcan más el río que los que tripulan el "Ancap V", cosa por otra parte muy discutible, no se ve la razón de que se esté perdiendo por parte del Ente el envío de más cantidad de producto a distribuir y un más alto costo de los fletes. Si se dragan los 3 kms. de río que son necesarios el barco puede entrar con 850 a 950 toneladas y si además se le agregara a Dolores más agencias para distribuir el combustible, el costo del publicitado 65% se vendría estrepitosamente abajo.

Se habla también en la referida comunicación de que serían obsoletas las instalaciones de la Planta Dolores, es de reconocer que hay depósitos que no se encuentran en muy buen estado, por algo la Planta tiene casi 30 años funcionando, pero su reposición no es perentoria, y sí se encuentran en perfecto estado de conservación y funcionamiento todo el sistema de cañerías y válvulas cuyo costo es tremendamente superior al de los depósitos.

En lo referente a los datos empleados en esta nota sobre los tonelajes de los barcos entrados, en la Aduana local deben existir antecedentes que aseveren lo que aquí escribimos. Otra de las cosas que deben estar influyendo en el alto costo de "operabilidad" (sic) *de la Planta es a no dudarlo el hecho de que, si el barco termina su descarga después de la hora 16,30 o 17,00 queda amarrado al puerto, cuando la luz natural existente alcanzaría para salir del río e incluso alejarse de los pasos de más peligro según ellos, ganando así 13 o catorce horas en cada viaje. Nada de esto se dice en la publicación aludida.*

En conocimiento del funcionariado de Ancap-Planta Dolores está que uno de los tres integrantes de la comisión que estudia el traslado de la planta, es un Químico, doloreño, bueno, nacido en esta ciudad donde fue a la escuela e hizo secundaria. Si la posición de la planta era indefendible mucho más correcto, mucho más elegante hubiera sido renunciar, pero parece que esto no se aprende en los textos de Química.

Otra cosa que el funcionariado de Ancap sabe y le llama poderosamente la atención es que en momentos en que Tilar S.A.[34] *se hace cargo de la distribución en todo el país de combustible de Ancap, se cierra la planta de Dolores que abarata los costos de los fletes de manera sensible.*

No es lo mismo trasladar a Mercedes el costo de N$ 81,00 los 10.000 litros que un flete de Juan Lacaze de 450 a 500 nuevos pesos.

El asunto da para mucho más y se prepara un comunicado por parte de instituciones y pueblo en general donde muchos de los puntos que aquí tratamos de manera muy sintética van a ser ampliados y además repartido no solo a la prensa y gobierno: Presidencia de la República, Ministerio, Fuerzas Armadas, etc.

Mientras tanto, Dolores está sola en esta lucha por una de sus principales fuentes de trabajo. No hemos sentido ninguna voz fuera de nuestra ciudad que se alce para rebatir algunos de los considerandos que publicitan. Pero hay algo que sí hay que tener en cuenta y es que los 65 funcionarios de la Planta Dolores no son reses que puedan cargarse en un camión y transportarse de un campo a otro.

[34] En el año 1975, la distribución de los productos de ANCAP pasó a ser realizada por Tilar S.A.

Los 65 funcionarios de la Planta-Dolores son hombres con familia, en su gran mayoría oriundos de esta ciudad, que tienen memoria, que razonan y a los que no se les puede conformar con un simple comunicado de Prensa. Son hombres que saben del río San Salvador y de la Planta-Ancap de Dolores más, pero mucho más que cualquiera de los tres integrantes de la comisión que estudia el desmantelamiento, por más "doloreño" que sea alguno de ellos. Ancap defiende al país, esto dice la propaganda, la ciudad de Dolores ¿está fuera de sus límites?»[35]

Eran años de plena dictadura cívico-militar en el Uruguay y evidentemente que alzar la voz contra el gobierno no era fácil, pero tanto a nivel personal como lo hizo el Sr. Emir Amílcar Cabrera o a nivel institucional como veremos seguidamente, encontraremos que no vacilarán en manifestar sus opiniones para contraponerse a la idea del cierre de la planta.

Así es que, a instancia de la Asociación Agropecuaria, se reunirían Rotary, Leones, Cooperativa Agropecuaria y Liga Comercial e Industrial para poner en el tapete el urgente tema del traslado de la planta ANCAP a Juan Lacaze.

Representantes de estas instituciones se entrevistaron con el Intendente Municipal quien efectuaría los contactos pertinentes para conseguir entrevistas ante el Directorio de ANCAP y Dirección de Hidrografía. También al Jefe de la Región Militar N° 2 Gral. Eduardo Zubía se le presentaría un memorando en el cual se rebatían punto por punto los motivos que exponía ANCAP para el cierre de la planta y que consistían en lo siguiente:

«1°) Las posibilidades de la planta Dolores disminuyeron en la zona cuando fue creada la de Juan Lacaze. Antes atendía 42 agencias. Se significa que la doloreña tiene tres décadas de funcionamiento.

2°) Ante uno de los motivos que se aduce para el traslado, costo del dragado del San Salvador, se establece que solo sería necesario en 2 kilómetros, permitiendo al ANCAP V llegar a puerto con un 90% de capacidad.

3°) Se reconoce que los depósitos ofrecen deficiencias importantes, pero también se señala que el resto de las dependencias de la plantan están en perfecto estado de funcionamiento y es la que cuenta con el más rápido servicio de carga del Uruguay, fundamental en la eficacia del sistema de bombeo.

4°) Preocupa a la industria y comercio la posibilidad de que se alejen de Dolores 60 familias con un ingreso aproximado a los 500 millones de pesos viejos por año, que obviamente los pierde el mercado local. Ello, además del problema social que crea al traslado.

5°) La preocupación llega al sector agropecuario dado que se estima habrá dificultades para obtener oportunamente el combustible que es preciso para el trabajo en la tierra, dado que la flota de camiones de que se dispone es insuficiente para un abastecimiento normal.

6°) El hecho de que haya que traer combustible de la planta de Juan Lacaze originará erogaciones importantes».[36]

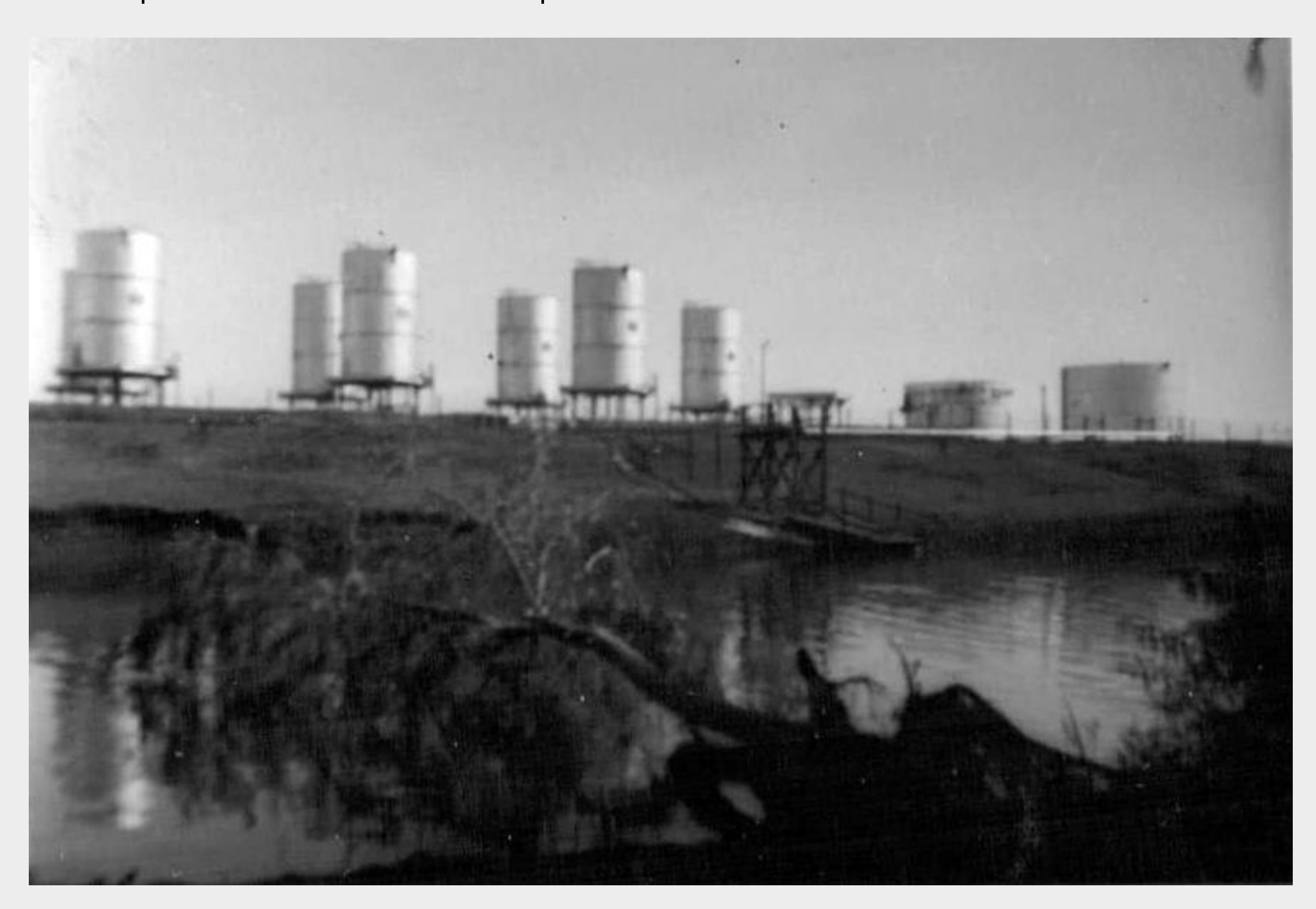
Pese a todos estos planteamientos, la decisión ya estaba tomada y en abril de 1977 se da cuenta del desmantelamiento que se comenzaba a llevar a cabo: *«Las novedades en cuanto al traslado de la Planta de Ancap en Dolores son que la primera unidad partió hacia Paysandú. También se realizó una encuesta entre el personal para conocer quienes preferían ir al nuevo destino y quienes deseaban ser redistribuidos en otras oficinas públicas».*[37]

Apenas uno días después y dentro del mismo mes de abril se daba cuenta de que: *«Un aparato montacarga accionado a batería que se utilizaba cuando la Planta Ancap expendía combustibles en tambores, cosa que no hace más, efectuando esa tarea las agencias, fue el que se trasladó a Paysandú para el sector alcoholes, dado su valor millonario y el hecho de que aquí en la ciudad doloreña estaba ocioso. Pero el hecho no tiene nada que ver con el desmontaje y traslado de la planta Dolores.*

Actualmente está trabajando una delegación del sector Servicio Social de ANCAP realizando fichaje de años de trabajo y edad de los funcionarios para el Banco de Previsión Social.

[35] "Acción", Mercedes, 30 de marzo de 1977
[36] "Acción", Mercedes, 3 de abril de 1977
[37] "Acción", Mercedes, 13 de abril de 1977

Tácitamente esto implicaría que todos los empleados con 60 años y 40 de labor serían pasados a situación de retiro. Con el resto se cumple una especie de chequeo, pero es sorprendente el hecho de que el propio Jefe de Relaciones Laborales del organismo no sepa aún que va a ocurrir con los trabajadores de la planta Dolores».[38]
Como se ha mencionado antes, el ente había designado una Comisión para estudiar la viabilidad de esta planta y en base a lo informado por la misma, resolvió su clausura, estando integrada la misma por *«el Contador Gutiérrez, Químico Bouvier y Luis Ma. Ochoa (Jefe de Plantas del Interior)»*[39], a quienes se les realizaba la crítica de no haber estado previamente en Dolores para conocer la realidad de la planta.



LA PLANTA ANCAP SOBRE EL RIO SAN SALVADOR Y SU MUELLE[40]

Como era de esperarse, los miedos a las consecuencias económicas comenzaban a deslizarse, surgiendo el cuestionamiento que se hacían los productores del "Granero de la República": *«¿en plena zafra, cuando el consumo de combustible aumenta considerablemente, su falta en tiempo y forma no arrojará pérdidas mayores que las que podría estar dando la Planta ANCAP Dolores?»*, agregándose perjuicios sociales que en forma inmediata se producían: *«se habla de redistribución de funcionarios, pero ello sería únicamente para 10 administrativos que por su preparación pueden ingresar a otros sectores de la Administración Pública. Los restantes obreros (55) ¿en qué situación están? En estos momentos y ante la inminente clausura de la Planta, el problema se agrava aún más… comerciantes han*

[38] "Acción", Mercedes, 16 de abril de 1977
[39] "Acción", Mercedes, 17 de abril de 1977
[40] https://www.facebook.com/photo/?fbid=10221420773169693&set=g.1506719132970890, Dolores Soriano FOTOS de Hoy y de Ayer

comenzado a restringir y en muchos casos a clausurar las cuentas de crédito, con las cuales los funcionaros se manejaban durante el mes y que posteriormente saldaban».[41]

Si bien el tenor del memorando presentado por las fuerzas vivas de Dolores al Directorio de ANCAP ya ha sido precisado en este trabajo, se reproduce seguidamente el texto íntegro del mismo:

MEMORANDO ELEVADO POR INSTITUCIONES Y PUEBLO DE DOLORES A AUTORIDADES CIVILES Y MILITARES

«Ante la noticia aparecida en el Diario ACCIÓN de Mercedes de fecha 24.3.77, la cual también había sido anticipada por la prensa capitalina, y en la que el Departamento de Relaciones Públicas, Prensa y Difusión de Ancap informa que:

a) El Directorio de Ancap estudia la posible transferencia de la Planta Ancap de Dolores con su distribución de almacenaje de combustibles a la Planta Ancap de Juan Lacaze;
b) que el Directorio con tal operación ahorraría U$S 115.000 anuales;
c) se evitaría el dragado del río San Salvador, donde el Ancap V navega con apenas un 60% de su capacidad;
d) Ancap estima que la Planta de Dolores abastece solo el 1,2% del consumo del país, con costos operativos un 65,8% más altos que el resto de las plantas de Ancap;
e) que las instalaciones de la Plana Ancap de Dolores son antiguas y su reacondicionamiento no sería redituable, etc.

Reunidos en la ASOCIACIÓN AGROPECUARIA DE DOLORES representantes de las fuerzas vivas de esta ciudad, encabezados por la Comisión Directiva de la Asociación Agropecuaria de Dolores, y representantes y autoridades de C.A.D.O.L., Rotary Club Dolores, Club de Leones Dolores y Liga Comercial e Industrial Dolores, recogiendo el sentir popular, eleva el presente Memorándum formulando los reparos que merece la medida, para que las autoridades de Ancap consideren las puntualizaciones que se agregan a continuación:

A) La Planta Ancap de Dolores que funciona desde hace treinta años fue creada en setiembre de 1947. La misma atendía cuarenta y dos agencias hasta que el Ente crea la Planta de Juan Lacaze. En consecuencia, la Planta Ancap de Dolores se vio restringida a una menor zona de influencia, distribuyendo el 1,2% del combustible consumido en el país.
B) La necesidad de dragado del Río San Salvador a efectos de que navegue el Ancap V, es de una magnitud limitada en mérito a que el barco tiene calado de 10´y usualmente viaja con 7´u 8´. El promedio de profundidad del río es de 3 mts. en su casi totalidad, existiendo solo tres pasos en el curso cuya longitud de dragado sería de 2 kmts.
Es de interés señalar que, por este río, han navegado recientemente barcos como el "Dayman II" con 900 toneladas y una flotilla de chatas argentinas con cargas de 12´y 13´de calado, con lo cual se prueba efectivamente la navegabilidad del Río San Salvador. Se puede corroborar lo expuesto mediante información de la Aduana local. Procediéndose a un dragado de solo 2 kmts. del Río San Salvador, se obtendría la posibilidad de que la carga del Ancap V, llegara a un 90% de su capacidad total. De obtenerse el arribo del Ancap V a Dolores con una carga del 90%, se estaría logrando a través de la utilización del buque, un servicio evidentemente rentable para el Ente. En cuanto al elevado costo operativo de la Planta es una consecuencia de que el barco llegue a Dolores con media carga.
A ello se le agrega que la Planta Dolores de Ancap, atiende un volumen de abastecimiento menor a sus posibilidades.
C) Se reconoce que parte de los depósitos han cumplido su vida útil; no obstante el resto de las instalaciones que son de mayor valor, como las cañerías y válvulas, están en

[41] "Acción", Mercedes, 17 de abril de 1977

perfecto funcionamiento. Además, la Planta Ancap Dolores es la que cuenta con el más rápido servicio de carga en todo el país; basado en el eficaz sistema de bombas que posee, mucho más rápido que el sistema de gravedad utilizado en otras plantas.

D) Preocupa al medio comercial e industrial de esta ciudad, el retiro de su mercado de sesenta familias con un ingreso aproximado de N$ 480.000 anuales.

E) También preocupa al importante sector agrícola de la zona las dificultades que obviamente surgirán para disponer en el momento oportuno del combustible necesario para realizar las labores agrícolas en virtud de que la flota existente de camiones es insuficiente, no permitiendo abastecer como corresponde a esta zona desde Juan Lacaze. Para cubrir el área asignada a Dolores implicaría realizar inversiones considerables en camiones tanques y agregaría importantes gastos (unidades, repuestos, mantenimiento de carreteras, fletes para el Ente, etc.) para el normal abastecimiento de la zona.

En la seguridad de que las consideraciones precedentes aportan suficientes elementos de juicio para que la medida en estudio no se lleve a cabo, hace llegar la presente información para que sea tenida en cuenta por la autoridad competente. Lo actuado es una medida de colaboración y no un cuestionamiento a lo que estudia el Directorio de Ancap, por lo cual quedamos desde ya a sus gratas órdenes».[42]

Los testimonios de quienes defendían la permanencia de la planta en la costa del Río San Salvador se siguen repitiendo y publicando en la prensa, siendo ahora el turno de quienes conocían las posibilidades de navegación de este río, pero dejando siempre la sensación de que ninguno podía esgrimir un argumento tan convincente como para cambiar una decisión que ya estaba tomada: *«Es así que hombres de río (prácticos, baqueanos, desaprueban la afirmación de que el "ANCAP V" no pueda entrar a puerto con más de 600 toneladas de combustible con un calado de 7 a 8 pies (mts. 2,40) y con doble hélice, lo que permite mejor facilidad en cualquier tipo de maniobra.*

Asimismo, desde noviembre a la fecha el San Salvador ha estado entre mts. 1,60 y mts, 2,00 por encima del cero normal y sin embargo el barco ha ingresado con el mismo tonelaje de combustible, perdiéndose la posibilidad de hacerlo con 300 o 400 toneladas más, con la pérdida de capacidad y flete que ello trae aparejado.

Los prácticos doloreños, que tienen porqué conocer el San Salvador afirman que el petrolero está ingresando con la mitad de combustible que es capaz de trasladar, por un río donde han navegado el "Amberes", "Dayman", Ciudad de Necochea". Además, el barco no navega de noche, por lo que indudablemente así los costos se encarecen al no haber aprovechamiento integral de su capacidad y no efectuarse la tarea con la celeridad de tiempo que requiere.

Se nos afirmó de parte de fuente muy bien informada que la Comisión que tuvo a estudio el cese de actividades de la planta estuvo integrada por dos miembros que nunca estuvieron en la misma, mientras que el tercer integrante pasó 12 años sin concurrir y en los dos últimos años solo estuvo dos veces, pese a ser el Jefe de Plantas del Interior.

Actualmente trabaja a todo régimen, no habiendo ninguna parte que esté en desuso, esto en cuanto a instalaciones. Ello desvirtúa el argumento de que la planta es obsoleta. Es más, se nos agregó que puede distribuir el doble de combustible del que actualmente distribuye sin que sea necesario más personal o algún tipo de alteraciones en la misma.

Tiene 5 millones de litros de capacidad, trabajando al firme con 57 funcionarios a los que se agregan eventuales. Posee el dispositivo de carga de camiones más rápido del país, ya que permite la salida de un camión cada 30 minutos aproximadamente, superando incluso en esto a la planta de La Teja.

Anualmente el petrolero hace unos 54 viajes lo que significa unas 33 mil toneladas de combustible. Y para que las cifras asombren, nos señalaron que, si el barco entrara solo con

[42] "Acción", Mercedes, 19 de abril de 1977

400 toneladas más, se podrían disponer de 21.000 toneladas del mismo para hacer mucho más rentable a la planta.
ANCAP Dolores abastece a Nuevo Berlín, Fray Bentos, Mercedes, Cololó, Palmitas, Palo Solo, Cañada Nieto, Dolores, Colonia Concordia, Agraciada, Nueva Palmira, Carmelo, es decir importante zona de influencia que abarca prácticamente tres Departamentos. (En realidad y como ya ha sido mencionado en este trabajo, varias de las localidades mencionadas habían pasado a ser abastecidas directamente por la planta de Juan Lacaze).
La resolución de cese de trabajo es del 3 de enero (1977), pero hasta el domingo 17 (abril 1977) *llegó un petrolero y hay un viaje programado, por lo que no hay fecha exacta que determine la cesación de tareas.*
Suprimir para el transporte de combustible la vía más barata como lo es el río, significa tener que afrontar la tarea con medios que obligarán a una mayor erogación.
Como ejemplo se nos puso el siguiente: los camiones entre Dolores y Mercedes efectuaban unos 3 viajes diarios, pero entre Juan Lacaze y Mercedes solo podrán realizar uno. Multiplicado por los sitios que deben abastecerse, se deduce con claridad meridiana de que habrá que disponer de una flota mayor que la actual. Es así que se estima que para un viaje del "ANCAP V" se necesitarán entre 54 y 58 camiones, o sea una erogación millonaria pues significan más de 300 cubiertas rodando y todo lo que se utiliza en su fabricación hay que importarlo.
Se nos dijo: ***"Este es el único país que se da el lujo de desperdiciar los ríos para el traslado de productos vitales, siendo que el Rhin sin ser tan navegable es el trazo de agua más importante en cuanto a traslado de mercaderías y maquinarias en todo Europa".***[43]



VISTA DE LA PLANTA ANCAP JUNTO AL RÍO SAN SALVADOR[44]

[43] "Acción", Mercedes, 26 de abril de 1977
[44] https://www.facebook.com/photo/?fbid=1014961885265260&set=g.1506719132970890, Dolores Soriano FOTOS de Hoy y de Ayer

Como vimos anteriormente, en algún momento se deslizó la idea de que el cierre de la planta de Dolores se decidía justamente al poco tiempo de que Tilar S.A. tomara a su cargo la distribución de los productos de ANCAP, por lo que, cuando el instructor de aquella empresa Sr. Néstor Tejera llega a Dolores en setiembre de 1977 para realizar cursos de perfeccionamiento en la Agencia Ancap propiedad de Arturo Guigou, será abordado por la prensa respondiendo lo siguiente:

*«- **¿Qué opina sobre el cierre de la planta Ancap de Dolores?***

Yo soy solamente un funcionario, puedo dar una opinión meramente personal. Hubiese podido seguir funcionando si no se presentaran razones económicas. No existirán problemas en cuanto a la distribución de productos, pero sí en cuanto a fuentes de trabajo.

- ***¿Los problemas económicos?***

Esto depende de la gente que hace los costos de Ancap, no de nosotros. El mantenimiento de algunos servicios insumiría un monto que directamente podría, por razones de distribución, encarecer el producto, perjudicando indirectamente a los consumidores».[45]

El proceso de cierre y desmantelamiento de la Planta Ancap Dolores no se detendría y así desaparecería de la costa del Río San Salvador, luego de haber estado activa durante tres décadas, quedando hoy en aquel sitio solo los vestigios de lo que fue una fuente de trabajo para muchos doloreños y testimonio de lo que en otras épocas significaron los ríos interiores de la república como vías de transporte.

Recientemente, el doloreño Carlos Ferreira Ruella, ha publicado en su página de Facebook[46], una muy interesante entrevista que le realizó a don Juan Pozzolo, quien fuera funcionario de la Planta Ancap Dolores, la cual, transcribimos a continuación dado que aporta muchos valiosos datos que bien vale conservar y difundir en pos de no olvidar lo que fueron aquellas instalaciones junto al Río San Salvador.

Publicada en fecha 13 de junio de 2022, bajo el título ***«Planta Ancap Dolores – Lo hermoso que fue”*** de la entrevista efectuada por ***Carlos Ferreira Ruella a Juan Pozzolo*** extraemos lo siguiente:

> *“La planta estaba ubicada sobre la margen izquierda del río San Salvador, en la zona noroeste de Dolores; frente a la punta de la península Timoteo Ramospé. Entre el depósito Granero Oficial y el derruido Molino Viejo.*
>
> *Ayer era yuyal y desmemoria. En ese panorama, inicio con Juan Pozzolo, este viaje.*
>
> *No queda claro el inicio de actividades. Fue en diciembre de 1947 pero hay dos fechas. 13 de diciembre según Carlos Alvarez Millara o 15 de diciembre para Mario Santellán D´Andrea. A nivel institucional, Ancap ratifica la fecha de inauguración en el año citado.*
>
> *Sin embargo, Juan a sus ochenta años tiene clara la vivencia.*
>
> *-La planta Ancap de Dolores fue un lugar de almacenaje y distribución de combustibles para una importante zona que comprendía parte de Río Negro, Soriano y Colonia que se destacaba por lo extenso de su agricultura. Ahí no se expendían garrafas, pues quien lo hacía era un particular, una estación de servicio situada en 18 de julio y Vázquez.*
>
> *El predio de tanques, talleres y otras construcciones, estaba cercado por un alambrado alto, aunque en el exterior, a la izquierda de la principal vía de ingreso de vehículos, había una gran habitación.*
>
> ***- ¿Qué era eso?***
>
> *- Era la sala de espera de los funcionarios, la gente que venía a tomar turno no entraba directo para la planta. La mayoría se quedaban ahí charlando hasta que se tocaba la sirena, y ahí entraban y marcaban la tarjeta.*
>
> ***- ¿Cómo era la operativa?***

[45] “Acción”, Mercedes, 22 de setiembre de 1977

[46] https://www.facebook.com/carlos.ferreiraruella

-La sirena era la señal de entrada y salida del personal. El horario de atención era de 6 a 17 hs y los funcionarios se distribuían en dos turnos, cubriendo ese horario de atención. Salvo vigilancia que cubríamos las 24 horas con turnos rotativos, todos los días del año.

La distribución hacia las estaciones de servicio era por medio de camiones tanques de particulares, de variadas capacidades en litros. También en planta había un camión tanque, propiedad del ente, que repartía a lugares donde eran solicitados.

- Mirando la planta desde afuera, llamaba la atención los tanques, ¿Cuántos eran?

-Había un grupo de cuatro tanques chicos en un vallado y otros cuatros tanque chicos en otro vallado. Estaban sobre plataformas de hierro, eran tanques elevados, pero de mucho menos capacidad.

Después había en un vallado cuatro tanques grandes. Y además otro tanque grande solo. Estos apoyados en el piso.

Lo que pasa que lo que había era un vallado, como un terraplén, alrededor de los tanques, construido en hormigón, como una piscina. El personal caminaba por arriba del vallado, por un caminito. Lógicamente cuando tenían que bajar, bajaban. Pero ese vallado que tendría más o menos un metro y medio, lo menos de alto, era justamente para esto. Si hubiera habido un derrame el líquido quedaba dentro de esos vallados, no se iba para el río ni para ningún lado.

Almacenaban en los grandes y desde ahí enviaban a los chicos

- Hay un tema que a todos nos atemorizaba, el fuego. ¿Cómo lo trataban?

-En mi caso en los años que presté servicio siempre fue nuestro encargado, un jefe del cuartel de bomberos de Dolores el sr. Antonio Camilo Martinez. Refiriéndonos a elementos con que se contaban para ataques ante posibles incendios, en toda la planta estaban distribuidos extintores de mano y de carro especiales para cada posibilidad: de espuma o de polvo. En este último caso para lugares donde hay riesgo de electrificación.

Pero el gran dispositivo era para los tanques de almacenaje. Hoy no podría determinar las cantidades de cada uno de ellos, instalados en el parque de tanques.

El dispositivo de ataque ante algún incendio era una red de hidrantes de agua que partía de un tanque australiano que recibía agua desde del río San Salvador. En caso de necesidad junto al tanque estaba instalada una bomba que aumentaba la presión del agua en las cañerías; ya que era el transporte de las combinaciones de los polvos que se convertían en espuma al llegar al techo del tanque, adonde se encontraba el sistema que la producía y que apagaba el incendio por cubrir el fuego y así eliminar el oxígeno, uno de los elementos que interviene en la combustión: calor, material y oxigeno

- Para eso estabas vos y un montón de compañeros más, entre ellos mi padre. ¿Qué cometidos tenía la vigilancia?

-Nuestra función era vigilancia general, prevención y lucha contra incendio.

Esta amplitud en las obligaciones se condice con el peligro que supone el manejo de elementos altamente inflamables como: combustibles, aceites y supergás.

Mi ingreso en Ancap, fue en la planta de La Teja, que incluye la refinería. Nos instruyeron alrededor de tres meses poniendo énfasis en la prevención y lucha contra incendios.

Primero, conocimiento de todas las medidas de prevención que son estipuladas para toda actividad que se realiza y que se inician por la vestimenta por

ejemplo calzado, herramientas y elementos que no produzcan chispas; en general fabricadas en bronce. El manejo de extintores de mano, de carro y el conocimiento sobre defensa de tanques que son los que reciben ciento de miles de litros de combustibles para su almacenamiento.

Estos conocimientos eran impartidos por un cuerpo dependiente del Cuartel General de Bomberos de Montevideo.

Al referirnos a la planta de Dolores nuestra función era el control de entrada y salida del personal, público y control vehicular sobre todos los camiones tanques controlando el cumplimiento de las medidas anti incendio, por ejemplo: contar con extintores y cadenas a tierra como descarga eléctrica.

- ¿Cómo funcionaba la guardia?

-Las guardias de vigilancia eran de 6 horas, en total cuatro turnos, iniciando el primero de ellos, a la 0 hora del día. Por lo general un turno de vigilancia estaba a cargo de dos funcionarios, cuyo puesto de guardia estaba en el interior de la planta, sobre la izquierda de la puerta de ingreso de vehículos y lindante con el cuarto donde se encontraba el reloj de personal. A cada hora, un funcionario iniciaba la recorrida debiendo portar un reloj especial. En determinados puntos de las instalaciones, había una llave, con la cual el funcionario, la accionaba en el reloj, para dejar constancia de su presencia, quedando registraba hora y minutos sobre un papel. Posteriormente el jefe controlaba lugares y horarios visitados durante la guardia.

El personal de vigilancia contaba con revólver que se utilizaba en las recorridas, cuando no estaba abierta la planta, eso era para la noche cuando nosotros cerrábamos los accesos.

- De ese tiempo guardas un recuerdo amargo ¿qué fue lo que pasó?

-Un hecho que quedó en nuestra memoria fue en la época en que operaba el Movimiento de Liberación Nacional Tupamaros. En cercanías de Dolores se decía estaba instalado un grupo de los sublevados y que su fin era un atentado a nuestra planta. Ese rumor trajo que el Ejército Nacional instalara un grupo de soldados en la misma y nosotros los que prestábamos servicio en vigilancia conviviéramos con ellos.

Una noche en que me encontraba de servicio, ocurrió un hecho que luego me provocó malestar y que me duró un tiempo.

Los soldados se instalaron afuera de la planta en la sala de espera y una guardia en el centro de la planta. Ellos hacían recorridas a distintas horas que las nuestras.

Una noche nuestra guardia de vigilancia instalada en la puerta vio pasar hacia dentro la recorrida de ellos y a los pocos minutos sentimos un estruendo y las corridas de los soldados. Momentos de confusión que duró el tiempo que conocimos lo que había pasado. La realidad no era un atentado fue un mal manejo de un arma previo intento de fallida broma y al activar el gatillo el funcionario dio muerte a quien estaba en el puesto mencionado. Fue un revuelo tremendo que nos tocó vivir esa noche.

- Lo distinto en Dolores era el «Ancap V» ¿Cómo despachaba?

-La Planta Ancap Dolores se abastecía de combustible para su posterior distribución por medio de un barco de un calado apropiado para navegar por el rio San Salvador, el «Ancap V».

Sus viajes eran de acuerdo a las necesidades de la planta, no obstante, más o menos cada ocho días venía con su carga. Algunas veces combinada con la Planta de Ancap instalada en Juan Lacaze.

El barco atracaba en el pequeño puerto de madera construido a orillas del río frente a planta.

La descarga era por medio de una cañería que llegaba a los tanques de almacenaje. Esta instalación contaba con válvulas que se complementaban y que hacían llegar a los otros tanques cada combustible a descargar ya que la descarga del barco de los distintos combustibles se hacía por una sola cañería con su derivado a cada tanque. Una vez finalizado el desembarque de un producto, se bombeaba agua por la cañería a los efectos de limpiarla y continuar luego con otro tipo.

- ¿Cómo era la maniobra del amarre?

- Sobre un muelle de madera, con la conexión de cañería para la descarga, al barco lo amarraban operarios de planta, que iban antes de turno, iban a trabajar horas extras. Ya tenían conocimiento de los horarios que más o menos arribaba no porque se comunicara el barco con la planta, porque no tenían comunicación. Luego por disposición del jefe Coro Gadea, para eliminar horas extras, dispuso que la Vigilancia diera auxilio en la maniobra de amarre; aunque la medida en principio fue resistida, frente a una sanción a un compañero, los vigilantes aceptaron la disposición de prestar apoyo en el atraque.

- ¿Qué sabes de la navegación y el retorno?

-La gente del barco era muy celosa con el tema seguridad de la navegación, por ejemplo, de noche no entraban a Planta. Navegaban el río San Salvador de día y si tenían que esperar lo hacían afuera, supongo en el río Uruguay.

El barco durante once años que estuve en la Planta nunca tuvo un problema.

El barco amuraba para la descarga por su derecha, mirando hacia el puerto de Dolores. Para regresar, el barco volvía un poco para atrás y daba vuelta en u, en la punta de la península, donde confluyen el río San Salvador y el brazo hacia el puerto de Dolores (Cañada Contreras)

- ¿Hablando de personal de cuantos hablamos?

-En el lugar trabajaban alrededor de 40 a 45 funcionarios que desempeñaban distintas tareas. Como enfermería, vigilancia, prevención y lucha contra incendios, talleres de herrería, salas de bombas que conducían los combustibles desde los tanques a los camiones y un edificio administrativo en el cual estaba instalada Fiscalía, cuyos integrantes fiscalizaban la salida de camiones con sus cargas y administrativos por los movimientos de los documentos.

- Todos hombres y una sola mujer

-Claro, con el cargo de enfermera la Sra. Rene Zabala de Blanco.

- ¿Quién era el jefe?

-El jefe de planta era el señor Coro Gadea y la sub jefatura era ocupada por el señor Julio Villamil, quien al jubilarse el titular quedó como jefe de planta hasta el cierre de la misma.

- ¿Te acordás de los compañeros de vigilancia?

-Yo te voy a nombrar los que estábamos a lo último. El jefe, encargado de la sección era Antonio Camilo Martínez. Los otros funcionarios eran Francisco “Pity” Erba, Carlos Ferreira Álvarez, Eloy Pereira, Ernesto Campot, Ivor Sotura, Santiago Acuña, Basilio Kovalchuk, Miguel Bartaburu.

Alberto Montero se jubiló en marzo de 1978, otros también jubilados Pedro Cirio, Juan Roberts y no estoy seguro de Agustín Pereira.

- ¿Y de otras secciones?

-Pedro Fernández, Bancoff, Emil Cabrera, Walter Gauthier, Pocho Piazze, Espantoso, Cholito Ramírez, Perro Martínez, Salvini, Thevenet, el flaco Bahuoffer, Arispe, son los que ahora recuerdo, hay más.

- ¿Cuándo cierran la planta y por qué?

-La planta se cerró, en 1978, en el primer semestre. Yo cuando llegué a Dolores en el 67 ya se hablaba del cierre y los motivos no fueron claros o no los supe.

- ¿Cuál fue el destino de los funcionarios distribuidos a las otras plantas?

-Los compañeros que recuerdo fueron algunos a Treinta y Tres: Julio Villamil, Eber Chialvo y Ayestaran que eran de la zona.

A Montevideo a La Teja fue Alfonso Ibarguren.

A Juan Lacaze trasladaron a Jorge Rico, Tipito Cabrera, Hugo Castillo, Nacho Zugnoni, Griego, Julio Ruiz Diaz que era fiscal, Roque Gómez y Planchón fue un tiempo, ya para jubilarse.

Y para Paysandú: Antonio Martínez, Ernesto Campot, Francisco Erba, Basilio Kovalchuk, Santiago Acuña, Luis Caquías, Pedro Amuz, el Negrito Giménez y yo.

A Aduanas Dolores: Carlos Ferreira Álvarez, Rolando Polero y Eloy Pereira.

- ¿Cómo fue la adaptación en Paysandú?

-Fuimos a una pensión que el dueño era de Dolores, por eso nos pudimos contactar, tengo idea de que éramos como 12 o 13.

Vine en el 78 a Paysandú, pero la familia la pude traer recién en el 79, porque estaban en la escuela y el más grande había empezado el liceo en Dolores.

Te podés imaginar lo que era de noche juntos ahí. A cocinar para todos y ahí aprendí hacer alguna cosita en la cocina: bifes a la cacerola, guiso, todo ese tipo de cosas. Yo ni pisaba la cocina y ahí lógicamente tenías que echar para adelante porque no iba a esperar que los otros te sirvieran

Después empezó cada uno a alquilar casa y a traer la familia. El último en irme fui yo. Martínez nunca trajo la familia y viajaba los fines de semana a Dolores.

- ¿Y cómo un mercedario se pasea trabajando por el Litoral?

-Yo ingresé a trabajar en Ancap el 1 de junio de 1964, en Montevideo, en la refinería de La Teja y estuve luego en Capurro en Alcoholes. Nunca me acostumbré a vivir en Montevideo y cuando salió la posibilidad de mi traslado a Dolores nos decidimos al minuto. En febrero de 1967 llegábamos a Dolores con mi señora y un bebe de cinco meses. En 1978 me trasladan a Paysandú y me jubilé ahí en 1995, por un sistema similar a la Ley Policial.

- ¿Te gustó tu etapa doloreña?

- Cuando debimos trasladarnos a Paysandú por el cierre de la planta, nos fuimos con cuatros hijos. El mayor tan doloreño como el que más y tres de ellos, dos niñas y un varón nacidos en Dolores. Vivimos una etapa hermosa, Dolores, su gente. Nos costó esa transición, pero lo importante es lo que quedó en nosotros de esos años vividos.

Cuesta creer luego de lo contado, donde hubo tanto trabajo, sueños construidos, esperanza en un legado, hoy sea abandono. Antes de llorar por el bien perdido, lo recuperamos a través de la memoria

Me alejo, silbando bajito: Lo hermoso que fue. [47]

Hasta aquí la interesante entrevista publicada por Carlos Ferreira Ruella, a quien mucho agradezco la gentileza de permitir incluirla en este artículo, máxime de lo significativo que para él resulta este tema cuando su papá (Carlos Ferreira Álvarez) supo ser funcionario de aquella planta.

[47] https://www.facebook.com/carlos.ferreiraruella

En la imagen que a continuación se incluye, se puede apreciar una foto actualizada de la zona y en el círculo rojo, el predio que ocupaba la Planta ANCAP en la ciudad de Dolores junto al Río San Salvador.

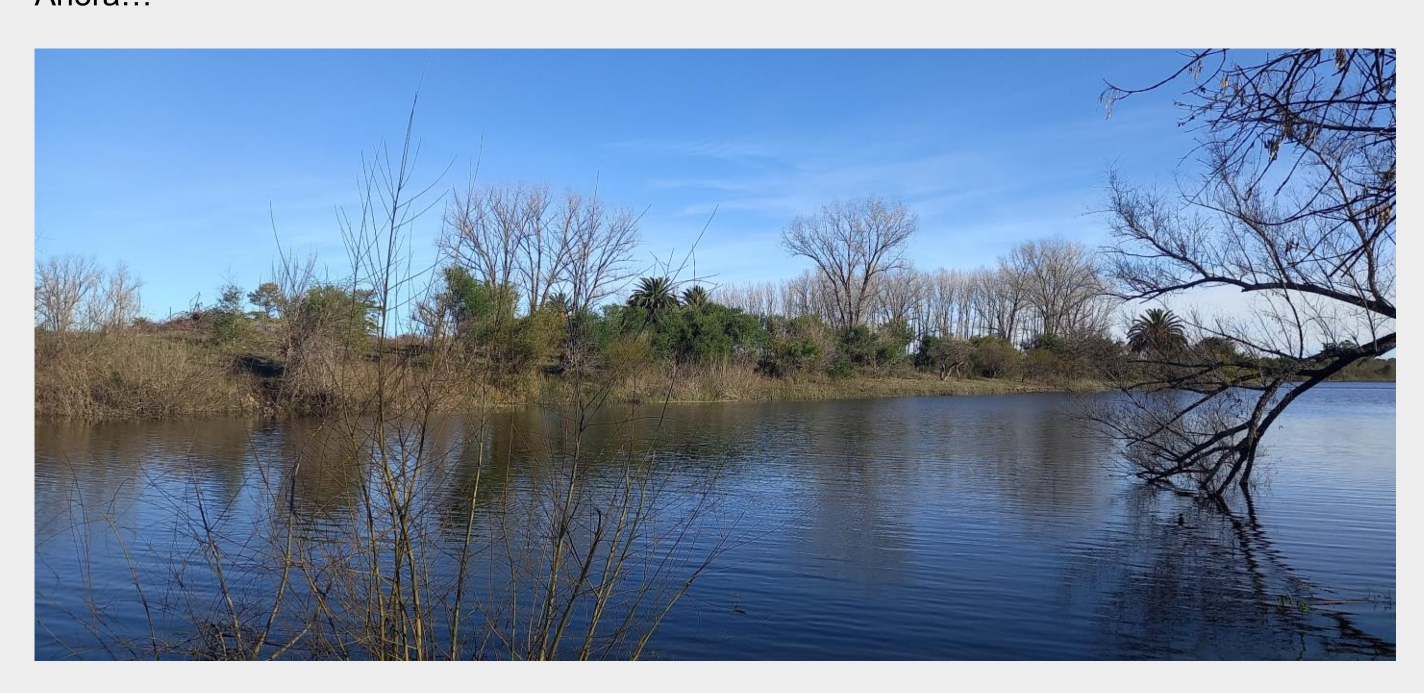


Seguidamente se puede apreciar una foto del año 2013 en la cual se aprecia el "vallado de hormigón" (cuadrado) que menciona Juan Pozzolo en la entrevista efectuado por Carlos Ferreira Ruella, y en su interior la marca circular en donde se asentaba el tanque de almacenamiento de combustible.

Hoy el predio viene siendo transformado y muchos de los vestigios de la planta se han convertido en escombros, por lo que es de suponer que esa privilegiada zona sobre la costa del Rio San Salvador será aprovechada de alguna manera.

Antes…

Ahora…





En la imagen superior, una de las pocas estructuras circulares que aún existe y en la imagen inferior, el “vallado” de hormigón que encerraba cada uno de los grandes tanques en prevención de algún derrame, impidiendo que, en caso de producirse, corriera rumbo al río.



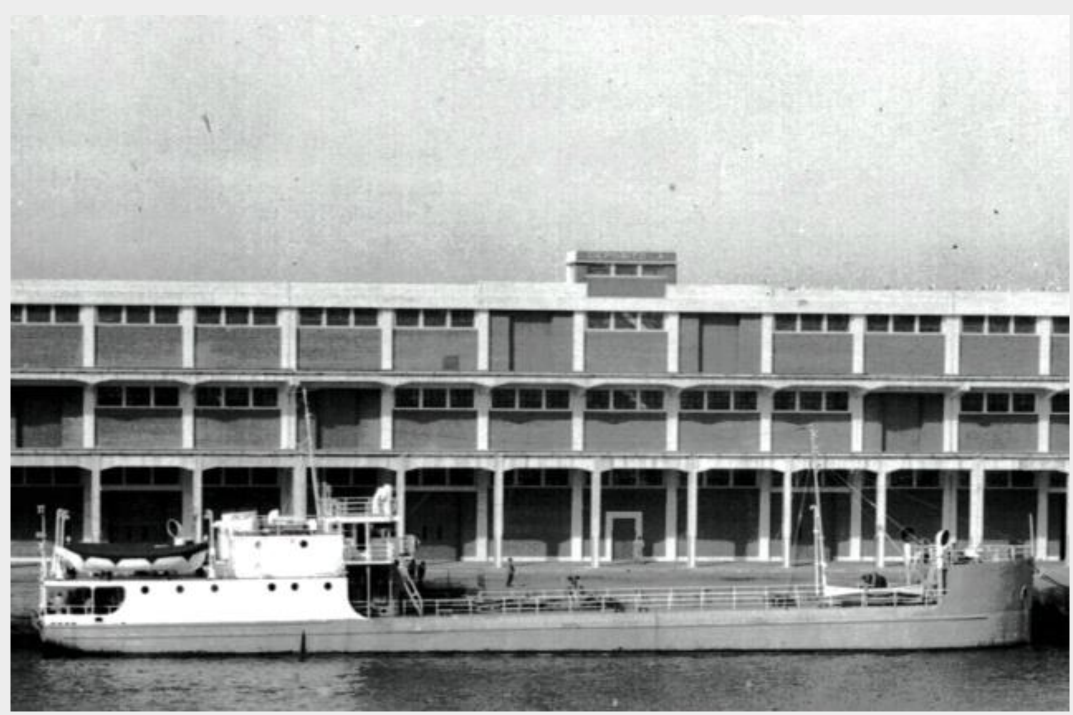




Diversos restos diseminados en el predio, refieren aún a la existencia de la planta, pero paulatinamente van desapareciendo, quedando una amplia superficie descampada que se contrapone a toda la infraestructura que durante 30 años generó una intensa actividad.







Buque «ANCAP QUINTO»[48]

En cuanto al «Ancap Quinto», casi que fue arrastrado por el cierre de la planta y en 1981, dejaba de navegar, repercutiendo como es lógico en el personal que a él estaba asignado, encontrando en la publicación sindical «Antorcha» (Órgano de Prensa de la Federación Ancap) del mes de setiembre de 1984 el siguiente artículo: *«En un ataque frontal a dos bastiones de nuestra sociedad: la fuente de trabajo y el trabajador mismo, el día miércoles 22 de agosto, el Directorio tomó resolución dando de baja a los 8 compañeros del B/T "ANCAP QUINTO", basándose en el informe elevado por las autoridades médicas de Ancap. En ese informe no solo no se los declara aptos para desempeñar tareas en tierra, tampoco se les permitía ser distribuidos en los demás buques (Ancap VI y IX) no obstante tener el carnet de salud apto para desarrollar tareas a bordo y no afectando el cupo autorizado en los roles de estos buques.*

Siendo el "Ancap V" un buque que se encuentra en condiciones de operatividad rentable para los intereses nacionales, ha sido puesto a la venta para su explotación como buque petrolero de una empresa privada.

Un buque de similares características, el B/T "Valiente" de propiedad de la agencia "CHRISTOPHERSEN" que desarrolla las mismas tareas para lo que sería destinado el "Ancap V" en poco más de un mes (julio y parte de agosto) cargó alrededor de 26.000 toneladas de combustible (combustible cargado en los muelles de La Teja, vendido por Ancap para ser entregado a los buques de ultramar para consumo de sus máquinas). Las facturas se realizan por la compañía de este buque entregador en moneda extranjera, lo que le produjo alrededor de 150.000 dólares. Esto significa que la ganancia de un solo día sería suficiente y aún sobraría para pagar un mes de sueldo a las tripulaciones de los tres buques de Ancap.

Para esto será vendido el "Ancap V".

Se nos cerrará una fuente de trabajo más, dejando como pesado lastre a la necesaria etapa de transformación social, la desocupación de los trabajadores, única fuerza productiva de la sociedad.

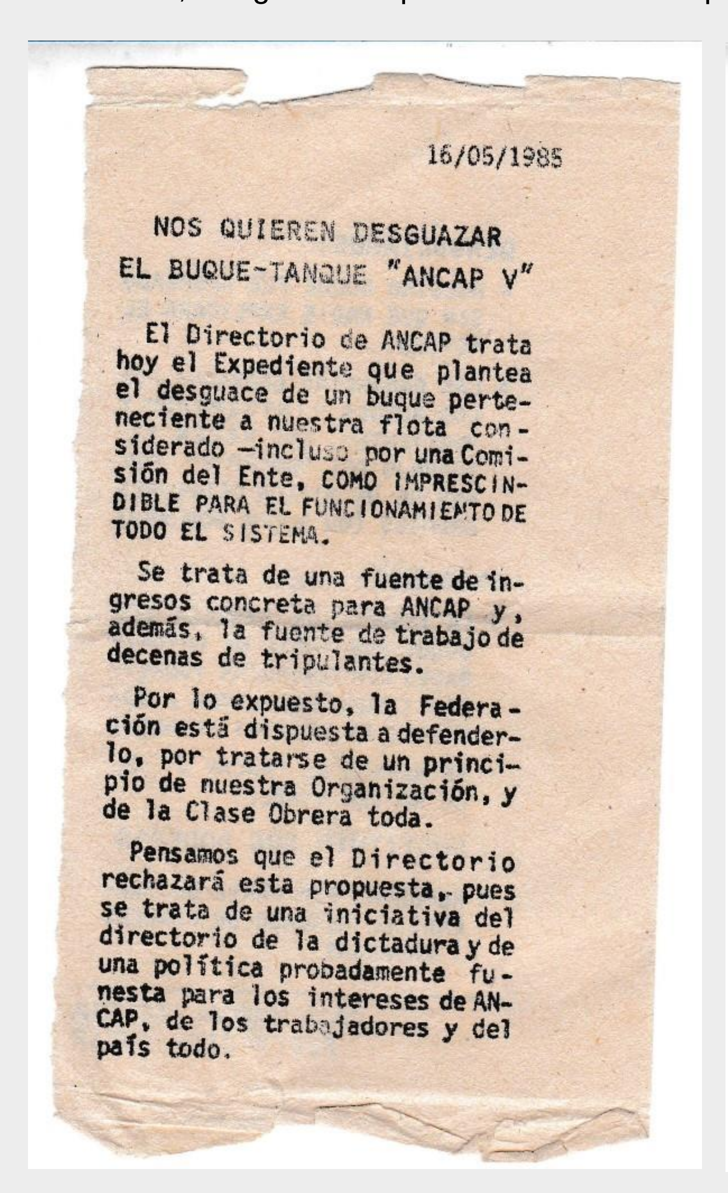
La FEDERACIÓN ANCAP seguirá levantando medidas de lucha exigiendo el reintegro de los compañeros destituidos y el NO a la venta del "ANCAP V" para que siga al servicio del ente».[49]

---

[48] Imagen: Daniel Gemino / marinamercanteuruguaya.blogspot.com

[49] "Antorcha, Información Sindical", Órgano de Prensa de la Federación Ancap, "Buques Tanques – 8 compañeros despedidos" N° 39, Setiembre de 1984

Lugo de cerrada la Planta de Dolores, el «Ancap Quinto» cumplía la labor de bunker[50], quedando desafectado de esa tarea apenas iniciada la década de 1980 en que las autoridades de ANCAP deciden no hacerlo navegar más, hecho que como ya hemos visto, provocará el reclamo de los trabajadores a través del gremio que los nucleaba, rescatando de aquellos momentos, el siguiente impreso confeccionado por la Federación Ancap (FANCAP)[51]



16/05/1985

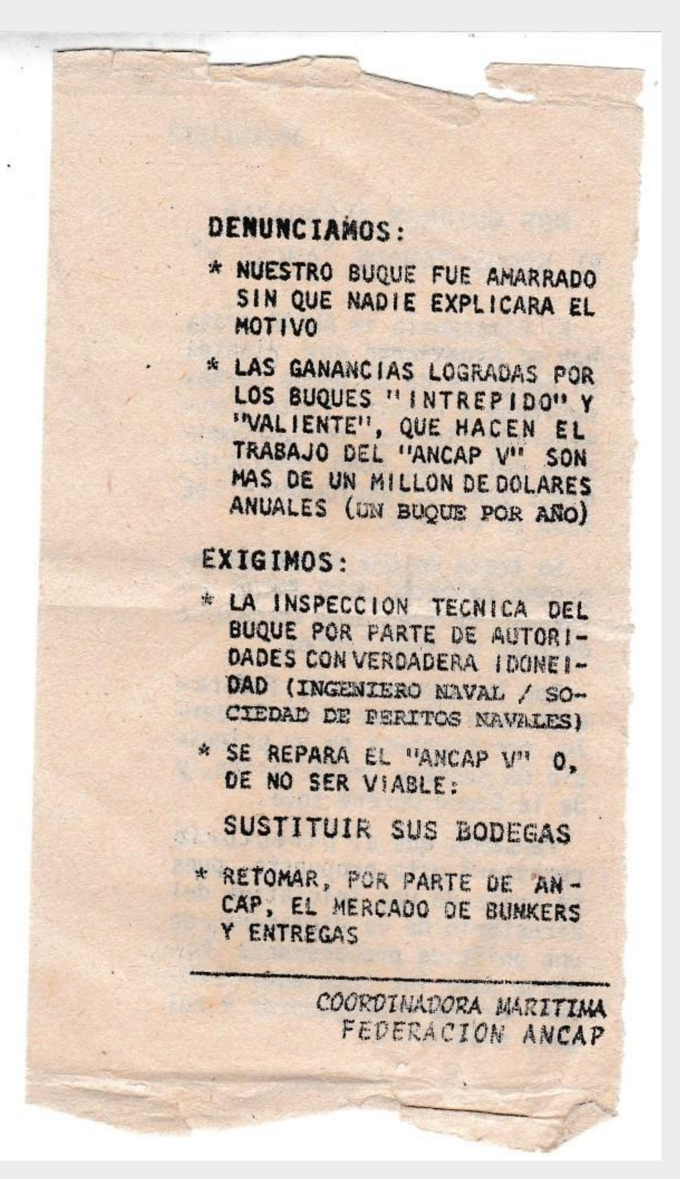
NOS QUIEREN DESGUAZAR
EL BUQUE-TANQUE "ANCAP V"

El Directorio de ANCAP trata hoy el Expediente que plantea el desguace de un buque perteneciente a nuestra flota considerado —incluso por una Comisión del Ente, COMO IMPRESCINDIBLE PARA EL FUNCIONAMIENTO DE TODO EL SISTEMA.

Se trata de una fuente de ingresos concreta para ANCAP y, además, la fuente de trabajo de decenas de tripulantes.

Por lo expuesto, la Federación está dispuesta a defenderlo, por tratarse de un principio de nuestra Organización, y de la Clase Obrera toda.

Pensamos que el Directorio rechazará esta propuesta, pues se trata de una iniciativa del directorio de la dictadura y de una política probadamente funesta para los intereses de ANCAP, de los trabajadores y del país todo.



DENUNCIAMOS:

* NUESTRO BUQUE FUE AMARRADO SIN QUE NADIE EXPLICARA EL MOTIVO
* LAS GANANCIAS LOGRADAS POR LOS BUQUES "INTREPIDO" Y "VALIENTE", QUE HACEN EL TRABAJO DEL "ANCAP V" SON MAS DE UN MILLON DE DOLARES ANUALES (UN BUQUE POR AÑO)

EXIGIMOS:

* LA INSPECCION TECNICA DEL BUQUE POR PARTE DE AUTORIDADES CON VERDADERA IDONEIDAD (INGENIERO NAVAL / SOCIEDAD DE PERITOS NAVALES)
* SE REPARA EL "ANCAP V" O, DE NO SER VIABLE:

SUSTITUIR SUS BODEGAS

* RETOMAR, POR PARTE DE ANCAP, EL MERCADO DE BUNKERS Y ENTREGAS

COORDINADORA MARITIMA
FEDERACION ANCAP

Ya en el año 1986 y llevando 5 años amarrado al puerto, los reclamos realizados por los funcionarios de Ancap, seguían reivindicando la puesta nuevamente en funcionamiento de esta nave: *«El servicio de bunkers lo cumplía ANCAP en buques apropiados para ello: uno de ellos era el ANCAP V, hoy atracado al muelle de La Teja, con el único motivo de darle trabajo a los barcos "Valiente" e "Intrépido" de la empresa Christophersen de origen inglés.*
ANCAP debe recomponer su propia flota y brindar estos servicios, quedándose con las ganancias que hoy se lleva esta empresa».[52]
Independientemente de todos los reclamos que hemos visto que se hacían en pos de no perder el concurso de este buque y la fuente laboral que generaba, no debemos olvidar que, desde hacía unos 15 años, en Estados Unidos se comenzaba a prohibir la construcción de embarcaciones con asbesto, tal como había sido el caso del "Ancap Quinto".

---

50 Suministro de combustible a los barcos en la zona portuaria.
51 www.fancap.org.uywp-contentuploads198516-05-1985.pdf
52 Boletín de la Agrupación ex Federación Ancap, 6 de marzo de 1986

Teniendo claro entonces que desde principios de la década de 1980 este buque estaba parado, resultaba interesante conocer cuál sería el final de su existencia, y con ese motivo, recurrimos al Cr. Conrado Hughes, quien fue Director de la Ancap desde enero de 1988 hasta febrero de 1990, además de haber sido Director de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto desde marzo de 1990 hasta agosto de 1991.
Con la gentileza de quien atesora una gran experiencia en diversos ámbitos de trabajo y no duda en compartir sus vivencias y conocimientos, nos permitió mantener una tan amena como enriquecedora charla sobre la historia del «Ancap Quinto», de la cual seguidamente se transcriben los siguientes conceptos:

«El "Ancap Quinto" fue adquirido por la Ancap en el año 1946 en remate "Scrap" realizado por la armada norteamericana al finalizar la Segunda Guerra Mundial.
Esta embarcación pese a que se destinaría a la navegación de cabotaje atendiendo los centros de almacenamientos del ente en el litoral, en base a que había sido construida para atender la demanda generada por la guerra, tenía condiciones para la navegación marítima, motivo por el cual pudo navegar desde los Estados Unidos hasta el Uruguay.
Otro buque petrolero que pocos años después adquirió la ANCAP, y concretamente por 1955, fue el "Ancap Sexto", recordando que hasta que se construyó la boya petrolera en la década de 1970, el crudo era adquirido principalmente en el Caribe y en el Golfo Pérsico, sitio a donde los buques petroleros de esta empresa uruguaya debían ir a cargarlo. Con la instalación de la boya petrolera en el cabo de "José Ignacio", ya no fue necesaria esa maniobra y los grandes buques petroleros llegan de distintas partes del mundo a ese lugar y descargan el crudo, que mediante caños ubicados a 24 metros de profundidad van a las instalaciones que ANCAP tiene en aquel paraje y el mismo es bombeado a su refinería en La Teja.
Cuando asumí el cargo de Director en la ANCAP en el año 1988 recibía diariamente un escrito del Capitán del Departamento de Marina de la empresa en el que informaba exactamente todos los días el siguiente texto referido a la ubicación de los petroleros de la empresa: «Ancap Quinto, discontinuado desde 1982, amarrado a la borda de babor del Ancap Sexto. Ancap Sexto, discontinuado desde 1987, amarrado al muelle norte de La Teja».
Llamé al Ing. Tierno y le dije:
- Por qué el "Ancap Quinto" y el "Sexto" siguen amarrados en el puerto?
- Y me dice: "¡ah Contador, están así desde el año 81!"
- ***¿Cómo?***
- Si, si están así desde el año 81, el "Quinto" no navegó más.
Los buques ya no navegaban, pero sin embargo tenían sus dotaciones asignadas. En el caso del «Ancap Quinto», su tripulación estaba compuesta por 12 personas con contrato de marino mercante, mientras que en el caso del «Ancap Sexto", el personal asignado llegaba a 36 personas. Ante esta situación, como integrante del directorio propuse la venta de aquellas embarcaciones que ya no eran de utilidad, y así es que se hace un llamado a licitación y un conocido desguazador de barcos ofrece U$S 100.000 [53] por el "Ancap Quinto".
Todo venía encaminado para concretar la venta de esa embarcación que no solo le reportaría entrada de dinero a la empresa, sino que fundamentalmente le sacaría del presupuesto el gasto que la misma le generaba todos los años

[53] Como se mencionó en la página N° 7 de este trabajo, es el mismo valor en dólares, en que se había adquirido la nave en el año 1947

sin utilidad alguna. Días previos a ser aprobado por el Directorio, me indican que la propuesta había sido retirada por Gerencia General y al averiguar el motivo, me informan que había ingresado una solicitud de donación por parte de la UTU, a los efectos destinarla a la Escuela de Marinería y Artes de Pesca.

Inmediatamente me opuse a dicha donación, atentos a que la embarcación no sería de utilidad para la UTU, ya que no se trataba de un barco pesquero, sino que era un buque tanque, y evidentemente que el mantenimiento y utilización de la nave excedería el presupuesto de la UTU, por lo que le manifesté al Presidente del Directorio que no solo la Ancap se perdería de cobrar el dinero que se había ofrecido por la nave, sino que seguramente se comenzarían a recibir pedidos de donación de combustible para hacerla navegar.

El petitorio recibido es llevado a la sesión de Directorio y si bien yo voto en forma negativa, la donación es aprobada y el «Ancap Quinto» es donado a la UTU.

Cuando la embarcación va a ser llevada desde el muelle de La Teja de Ancap, al muelle que la UTU poseía en las inmediaciones, constatan que dado el sedimento que en el fondo de este puerto se había acumulado, la embarcación no podría llegar hasta allí, por lo que es necesario dragarlo, planteándole a la Ministerio de Transporte y Obras Públicas esa necesidad.

El Ministerio si bien le informa a la UTU que podía acceder a lo solicitado, también le indica que no lo puede hacer gratis, y justificando así mi previsión, a los pocos días llega a la Ancap un pedido de donación por parte de la UTU de 60.000 litros de gasoil.

Finalmente, la UTU debió gestionar ante la Administración Nacional de Puertos un lugar en donde amarrar la embarcación, la que como era de suponer ya no volvió a navegar, siendo desguazada en la década de 1990.

Cuando en el año 1989 surge la venta del «Ancap Sexto», le indiqué al Presidente del Directorio que sería un celoso controlador de que el llamado se efectuase y que se cristalizase la venta, basándome en el tan negativo trámite que se le había dado al «Ancap Quinto».

Finalmente se procedió a realizar el llamado a licitación y se concretó su venta, cobrando la Ancap el precio estipulado».



«ANCAP QUINTO» EN SUS ÚLTIMOS AÑOS DE EXISTENCIA[54]

[54] http://marinamercanteuruguaya.blogspot.com/2010/05/bt-ancap-quinto-ancap-1947-1996.html



DESGUACE DEL «ANCAP QUINTO» EN EL MUELLE DEL FRIGORÍFICO NACIONAL[55]

Ya en el tramo final de este trabajo, nos referiremos a algunos planteamientos que intentaron en los años siguientes, restituir la Planta Ancap a Dolores, tal como la exposición realizada por el Diputado del Partido Colorado por Soriano Sr. Carlos Soto Bermúdez: *«Montevideo, 9 de abril de 1985. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, doctor Antonio Marchesano. Por la presente, y de acuerdo a lo que dispone el artículo 151 del Reglamento de la Cámara, formulo ante este Cuerpo que usted tan dignamente preside, la siguiente exposición, referida al deseo de que se contemple por parte de ANCAP, la sentida aspiración de la población de Dolores, en el Departamento de Soriano, de que se reinstale el Depósito de Combustible del referido Ente. Fundamento el planteamiento en el hecho de que Dolores es el centro de una vasta zona de producción cerealera, que necesita para la siembra y cosecha de los cereales el uso de combustibles, cuyo traslado desde zonas alejadas representa una elevación de los costos de negativas consecuencias para los esforzados productores. La planta de combustible, por otra parte, brinda posibilidades de ocupación para pobladores de la zona, al tiempo que significa un trascendente aporte para la industrialización de los cereales en el molino local.*
En consecuencia, solicito a usted que esta exposición sea remitida al Directorio de ANCAP a los efectos que pudiera corresponder». [56]
Un año después, y en momentos en que se trataba el procedimiento utilizado por ANCAP para la distribución de combustibles, será el diputado del Nuevo Espacio, Lista 99 Sr. Edén Melo Santa Marina quien al abordarlo, efectuará la siguiente exposición en cámara de diputados: *«Señor Presidente* (Antonio Marchesano)*: Como se sabe, en el marco de esta política sospechosamente privatizadora que el régimen de facto aplicó en ANCAP, fue desmantelada la planta de almacenamiento y distribución de combustibles existente en el puerto de Dolores desde 1947. Dicha planta tenía una capacidad de almacenamiento de cinco millones de litros de combustible y era abastecida a través del petrolero ANCAP V, que accedía a ella luego de*

---

[55]http://marinamercanteuruguaya.blogspot.com/2010/05/bt-ancap-quinto-ancap-1947-1996.html
[56] "Diario de sesiones de la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, N° 1805, Sesión 13, Asunto 96504» 09/04/1985, Páginas 17 - 18, División Estudios Legislativo, Parlamento

navegar el río San Salvador aproximadamente unos veinte kilómetros desde su desembocadura en el Río Uruguay. La planta de Dolores abastecía a Nuevo Berlín, Fray Bentos, Mercedes, Cololó, Palmitas, Palo Solo, Cañada Nieto, Dolores, Colonia Concordia, Agraciada, Nueva Palmira y Carmelo.

Algún argumento tonto, que luego se intentó usar para justificar la clausura y el desmantelamiento de esta planta, hacía referencia al costoso dragado del río, cuando en realidad eso siempre se redujo a tres pequeños pasos con una longitud de no más de dos mil metros. Por lo tanto, ese argumento es irrelevante. Para justificar la privatización de la distribución de combustibles, el desmantelamiento de la planta y su posterior traslado, se pretendió inculpar al acceso del excelente puerto fluvial de Dolores.

Por supuesto, esta es otra historia, pero conviene traerla a colación en este momento, ya que se trata de un puerto con un muy buen calado, situado en plena zona cerealera del departamento de Soriano. Por otra parte, casi en sus mismos muelles está instalada una de las principales industrias harineras del país.

Quiere decir que, con o sin planta de ANCAP, el problema de la reactivación del puerto de Dolores debe ser encarado en toda futura política de transporte fluvial y de cabotaje.

La planta de almacenamiento y distribución de combustible fue trasladada a Juan Lacaze. Naturalmente no es muy difícil darse cuenta a quienes beneficia esta medida, porque a partir de ese momento el combustible que insume toda esa región agrícola que tiene como centro a la ciudad de Dolores, debe ser transportada por carretera desde Juan Lacaze.

Obviamente, quienes ordenaron esta medida – como a todos nos consta – no acostumbraban a dar explicaciones sobre sus actos, pero hoy nos encontramos frente a hechos consumados. Donde existió una planta de almacenamiento, hoy quedan apenas los cimientos de sus grandes tanques.

Nos gustaría que algún día alguien nos explicara esto: cuál es el sentido de ese desplazamiento; dónde está el fundamento de interés general de todo esto. Podría haber sido discutible que, por ejemplo, se hubiera entendido que la planta debía estar situada sobre el río Uruguay por el mayor calado que tienen sus puertos. En ese caso, podríamos haber admitido que se hablara de un traslado, por ejemplo, a Nueva Palmira, que está a muy pocos kilómetros y que, como es notorio, es poseedora de un puerto de aguas profundas. En cambio, se trasladó la planta a Juan Lacaze, que está a ciento cincuenta kilómetros de distancia. Pienso que es obvio – inclusive para quienes ordenaron esta medida en aquel momento – que no es lo mismo la distribución de combustible en un radio de quinientos cuarenta kilómetros – extensión del radio que atendía la planta de Dolores -, que transportarlo, como se hace actualmente, a través de un radio que abarca aproximadamente unos mil quinientos sesenta kilómetros».[57]

Evidentemente que ninguna de las gestiones o manifestaciones realizadas cambió la situación, y la decisión tomada por ANCAP tanto en lo que refiere a la Planta de Almacenaje de Dolores como al Buque «Ancap Quinto» se mantuvo, determinando la desaparición de ambos.

Para opinar si la decisión de cerrar la planta fue correcta o no, indudablemente que hay que manejar una cantidad de conocimientos e información que muy lejos está de nuestras posibilidades, pero sí es un dato objetivo el decir que la utilización del Río San Salvador como medio de transporte perdió notoriamente vigencia durante la segunda mitad del siglo XX, dejándolo en desuso no solamente la ANCAP, a tal punto que hoy el muelle del puerto de la ciudad de Dolores está clausurado por peligro de derrumbe.

En cuanto al «Ancap Quinto», evidentemente que su vida útil había concluido, y la apuesta que el país hizo a la explotación de vías de transporte terrestres, apuró el fin tanto de este buque como el de la navegación de cabotaje en general, pero en este trabajo no solo queremos recordar tanto a la Planta Dolores como al "Ancap Quinto", sino también ubicarlos en el lugar que merecen dentro de la historia de esa empresa tan importante para nuestro país y que no desaparezcan por completo al caer en el olvido.

---

[57] "Diario de sesiones de la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, N° 1836, Sesión 44» 14/08/1985, Páginas 154, División Estudios Legislativo, Parlamento

UN DELFÍN EN EL RÍO SAN SALVADOR

Quien visite el blog de «Soriano Fluvial»[58], dentro del material que allí hay publicado encontrará uno titulado «Criaturas extrañas en el Río Negro», relatando entre otros eventos, la presencia de un delfín que ingresó en ese río remontándolo 90 kilómetros hasta el Arroyo Cololó.
Si bien la presencia de un mamífero de este tipo en un río de Soriano es un fenómeno realmente muy singular, encontramos que en el pasado siglo también se registró su ingreso en el Río San Salvador y lógicamente sería motivo para que la prensa se hiciera eco de ello:
«Nuestra población vivió el viernes último un acontecimiento significativo por la captura de un delfín en aguas del río San Salvador, provocando como es lógico, los más diversos comentarios con respecto a este curioso ejemplar que fuera exhibido ante el numeroso público que constantemente desfilara, en conocimiento de la noticia que rápidamente cundiera por la ciudad.
La captura del referido cetáceo estuvo a cargo del veterano pescador de nuestros ríos señor Robertson. Este nos refiere, que a su regreso a Dolores en su chalana y en proximidades de la desembocadura de la Cañada Magallanes, comprobó que un pez cuyas características totalmente desconocía seguía su embarcación, dando largos y repetidos saltos y arrojando chorros de agua. En el deseo de capturarlo preparó una escopeta para dispararle en el momento que consideró más oportuno, y con tan buena fortuna que logró su objeto, aunque hiriéndolo de muerte. No sin gran trabajo logró extraerlo, para pocos momentos después desembarcar en nuestro puerto con el curioso ejemplar que tan vivo interés logra despertar en la población.
El cetáceo al que diera muerte Robertson mide 1,20 metro de longitud, lo que revelaría que se trata de un cachorro, ya que en su total desarrollo puede llegar a los 2 metros. Su cabeza es relativamente pequeña y ocupa la cuarta parte de la longitud del cuerpo; la frente algo abovedada; el hocico de regular longitud, bastante prolongado, completamente recto y aplanado por arriba y abajo, afecta la forma de pico; los ojos hundidos, con pupila en figura de corazón, están bastante separados de los ángulos de la boca; las orejas muy pequeñas se hallan detrás de los ojos, y entre estos últimos se aprecia el orificio de las fosas nasales.
La piel es muy lisa y brillante, el lomo color pardo verduzco y el vientre blanco; en sus costados posee manchas algo negruzcas.
Con más de 40 dientes en cada maxilar, existen ejemplares en los que se han observado hasta el número de 212 dientes.
Este cetáceo habita los mares del hemisferio septentrional. Por su género de vida se asemeja a los demás cetáceos, pero es más inclinado a retozar y más caprichoso, pues como se le ve en alta mar, lejos de todas las costas, también remonta los ríos.
Nada con extraordinaria ligereza y a poca profundidad, y en grupos compactos.
Hasta los diez años no se consideran adultos y según un antiguo autor, su existencia se dilata hasta los 130 años [59].
Aliméntase exclusivamente de peces.
Tales a grandes rasgos las características principales del ejemplar que alejándose extraordinariamente de su «ruta», fuera muerto en aguas de nuestro tranquilo río».[60]
En el año 1938, el delfín que ingresó al Río Negro también fue muerto por un disparo de escopeta, repitiéndose la actitud del hombre de matar todo aquello que no conoce o le resulta extraño.

---

[58] http://sorianofluvial.blogspot.com/
[59] Los delfines son animales muy longevos y pueden llegar a alcanzar los 40 años de edad, aunque la mayoría viven una media de 25 años. (https://www.tortugasmarinas.net/tortugas-domesticas/cuantos-anos-duran-los-delfines.html)
[60] "Imparcial", Dolores, 14 de julio de 1954

El Ballet Nacional de "SODRE"
Baila en el Río Negro

Conocidos son los hermosos paisajes y vistas que el Río Negro ofrece frente a la ciudad de Mercedes, que conjuntamente con obras realizadas por el hombre tales como la rambla y el puerto, brindan sitios a los cuales concurren mercedarios y visitantes que los saben apreciar.

Pues bien, hasta el primer tercio del siglo XX, la relación de la población de Mercedes con el Río Negro era mucho más estrecha que en la actualidad, fundamentada en que se hacía uso del mismo para el tránsito de pasajeros y mercadería, por lo que no resultaba extraño ver como se organizaban excursiones para hacer paseos familiares y sociales, o corsos fluviales en carnaval, llegando incluso a organizarse una función del Cuerpo de Baile del SODRE sobre sus aguas, tema que trataremos en este artículo.

Promediaba el verano de 1945 y la prensa lo anunciaba de la siguiente manera:

«En sesión de anoche la Comisión Municipal de Turismo y Fiesta resolvió en definitiva sobre la próxima actuación del Cuerpo de Baile del Sodre en nuestra ciudad, acordándose que este espectáculo, sin duda excepcional en el ambiente, tenga carácter popular, cumpliendo en tal forma los fines de difusión de la cultura artística en que se halla empeñada esa laboriosa corporación.
El ballet se presentará en el corriente mes (febrero de 1945) *en un magnífico escenario al aire libre y sobre el río, que será construido sobre el dique flotante y emplazado próximo a la Isla del Puerto, con el soberbio fondo natural que brinda la frondosa arboleda de nuestro balneario.*
Iluminación extraordinaria y adecuada, comodidad para el público con asientos y palcos a módicos precios, etc., etc., todo ha sido dispuesto convenientemente para que podamos disfrutar un espectáculo sensacional y nunca visto entre nosotros». [61]



Construcción del escenario sobre el dique flotante de la Dirección de Hidrografía, apreciándose en el centro del mismo, de pantalón y camisa blanca, al Intendente Rogelio C. Sosa (Foto CHGS)

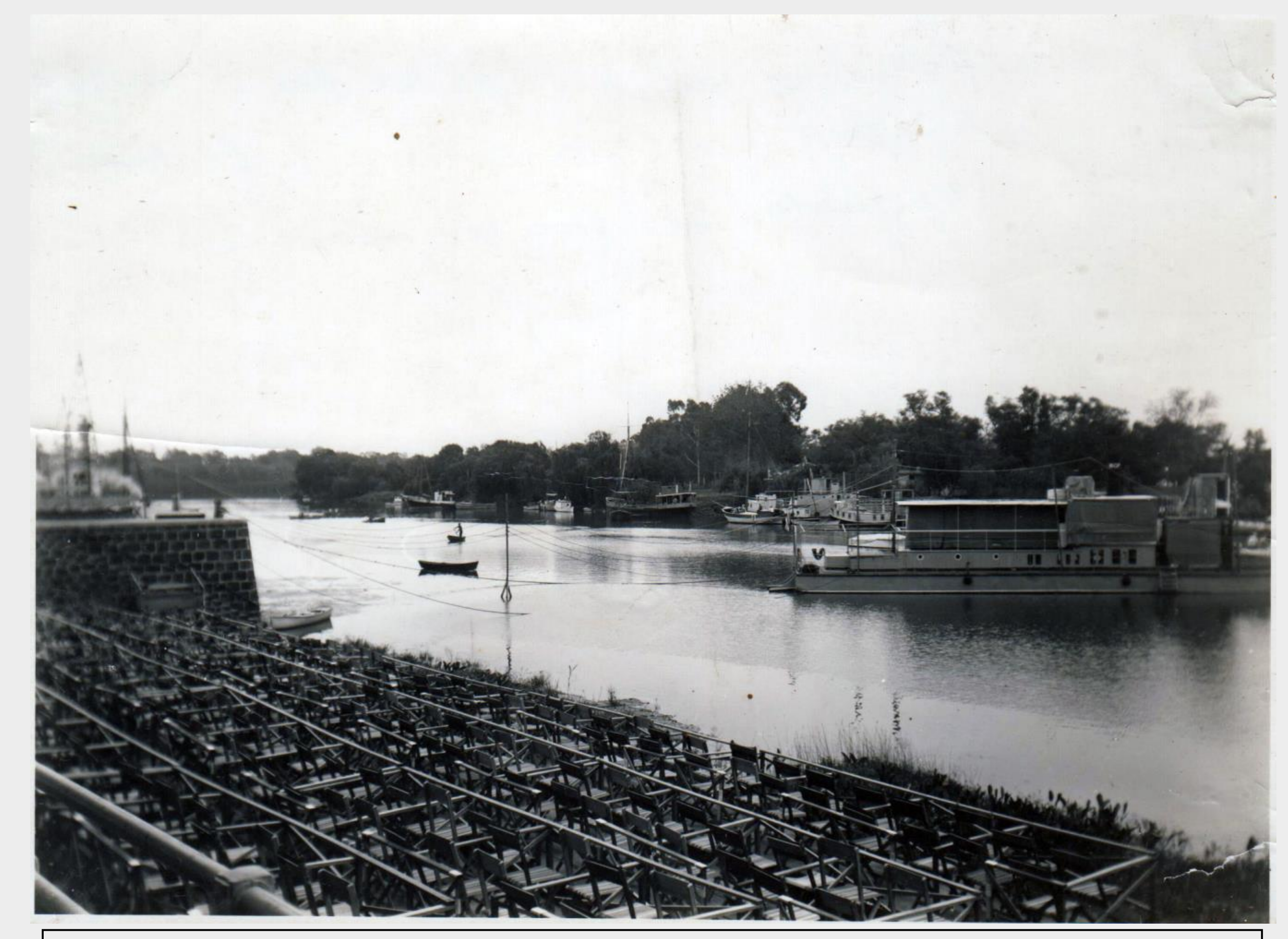
[61] "El Radical", Mercedes, 6 de febrero de 1945

En relación al mencionado dique flotante, el mismo es básicamente una estructura capaz de sumergirse inundando algunos o todos sus tanques, introducir una nave y subir la estructura junto a la nave varada, achicando el agua de los tanques inundados. Justamente en esos días la Dirección de Hidrografía lo había estado utilizando para efectuarle reparaciones a la embarcación de dicha repartición «HD 25». [62]

Pasan los días y llega a Mercedes el Jefe técnico y escenográfico del SODRE junto a su personal con el fin de construir el escenario flotante que sobre el dique e iluminado por 22 potentes reflectores se emplazaría entre la Isla y el Puerto.

La delegación del SODRE la integraban 50 personas que llegarían en dos ómnibus que gentilmente había cedido la Empresa ONDA, agregándose que lo hacía *«a pesar de las dificultades porque atraviesa en estos momentos por la carencia de neumáticos»*[63]. En aquellos años y como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, se registraba una importante escasez de neumáticos, lo que provocó que en nuestro país se estudiara la calidad de los fabricados por FUNSA en relación a los extranjeros y en Argentina, algunos ómnibus circulaban con ruedas metálicas por las vías del tranvía.

Por otro lado, se daba la noticia de que: *«en el perímetro comprendido entre la Rambla, pasarela y costa de la Isla se colocarán más de mil sillas y palcos para admirar este grandioso espectáculo que no ha sido presentado en ningún otro lugar del país y que solo Mercedes puede brindarlo por su privilegiada riqueza natural».* [64]



Junto al extremo Este del Puerto de Mercedes se ubicaron las sillas destinadas al público que adquiría boleto para esa vista preferencial. La embarcación que se observa es el vapor "Libertad" de la Oficia de Navegación Interior (Foto CHGS)

[62] "El Radical", Mercedes, 22 de febrero de 1945
[63] "El Día", Mercedes, 22 de febrero de 1945
[64] "El Radical", Mercedes, 21 de febrero de 1945

La expectativa era mayúscula, máxime cuando se tenía el antecedente de haber estado el Cuerpo de Baile del Sodre[65] el año anterior en el Teatro Glücksmann (hoy "28 de Febrero"), en función apreciada por poca gente y que en esta oportunidad sería popular y masivo. Esta compañía había sido fundada el 27 de agosto de 1935, y estaba bajo la dirección del maestro Alberto Pouyanne[66], quien fue su primer director.

Con el fin de amortizar los gastos que semejante espectáculo demandaría, se vendieron entradas con los siguientes precios: Palcos con 4 entradas por función $ 6,00; Abono a palco por las 2 funciones $ 10,00; Silla de plantea $ 0,50; Asiento en bancos, entrada general $ 0,50 [67]

Por otro lado, y para quienes no podían abonar la entrada, se informaba que *«la pasarela, la Isla en parte y la Rambla en los lugares donde no hay localidades, está destinado a estacionamiento del público que podrá ver sin ninguna molestia».* [68]

En cuanto a la programación, la misma era detallada de la siguiente manera[69]:

CHOPINIANA

Música de Chopin. Orquestación de Benone Calcavecchia. Coreografía de Alberto Pouyanne.

I—Preludio.—Aracely Rey, Zoraida Gutiérrez, Tola Leff, Nilda y Nelly Gubitosi, Olga Banegas, Yolanda Vignale, María Luisa Balbi, Mecha y Mary Grondona, Pepita Alvarez, Lotte Klingbell, Sunny Lorinczi y Brenda Demicheli.

II—Vals.—Solistas: Sunny Lorinczi y Nelly Gubitosi.

III—Mazurca. — Solista: André Sulevich.

IV—Preludio.—Brenda Demicheli, Yolanda Vignale, María Luisa Balbi, Mecha Grondona, Lily Neumann, Pepita Alvarez, Tola Leff y Zoraida Gutiérrez.

V—Nocturno.— Olga Banegas y André Sulevich.

VI—Vals.—Aracely Rey, Zoraida Gutiérrez, Tola Leff, Nilda y Nelly Gubitosi, Olga Banegas, Yolanda Vignale, María Luisa Balbi, Mecha y Mary Grondona, Pepita Alvarez, Sunny Lorinczi, Brenda Demicheli, Alma de la Sierra, Tania Linska, Iris Sagrera, Edith Muth, Lily Neumann y Renée López.

Música: Versión fonográfica de la OSSODRE bajo la dirección de Carlos Estrada

SEGUNDA PARTE

Strauss.—Polca y Vals. — Olga Banegas, Nilda y Nelly Gubitosi, Edith Muth, André Sulevich y Rubén Muela.

Turina.—Orgía.- Violeta López Lomba. (Coreografía de Violeta López Lomba).

Streletzky.— Danza guerrera. — Hugo Capurro.

Tschaikowsky.—Canción triste.— Aracely Rey.

Ganados.—Danza V.— Fernanda Montoya.

Debussy.—Claro de Luna.—Olga Banegas y Alma de la Sierra.

Jongen.—Danza.—Sunny Lorenczi.

Paganini.—Diana.— Alma de la Sierra. Pepita Alvarez. Nelly y Nilda Gubitosi. Tola Leff. Solista: Brenda Demicheli.

TERCERA PARTE

Rossini.—Amazona.—Olga Banegas.

Chapi.—Moriscas.—Mecha y Mary Grondona.

Borodine.—En el Convento.—María Luisa Balbi.

Gounod.—Vals.—Lily Neumann.

Falla.—Danza ritual del fuego.—Fernanda Montoya.

Chopin.—Vals.—Brenda Demicheli.

RAPSODIA NEGRA

Música de Poulenc—Coreografía de Alberto Pouyanne.

I—Preludio. — Las muchachas: Mary Grondona; Aracely Rey, Nelly Gubitosi, Nilda Gubitosi, Renée López y Zoraida Gutiérrez.

Una pareja: Mecha Grondona y André Sulevich.

Los muchachos: Rubén Muela, Artigas Somellera, Ricardo Sole y Cristóbal Martínez.

II—Ronda.—Lidya Macias, Pepita Alvarez, Olga Banegas, María Luisa Balbi, Tola Leff, Alma de la Sierra, Lily Neumann, Edith Muth, Verónica Lokenczi, Tania Linska, Rubén Muela, Artigas Somellera, Ricardo Sole y Cristóbal Martínez.

III—Honolulu.—Solista: Iris Sagrera.

Sus compañeras: Olga Banegas, Pepita Alvarez y Maria Luisa Balbi, Mary Grondona, Nilda Gubitosi, Zoraida Gutiérrez, Renée López, Nelly Gubitosi, Aracely Rey, Mecha Grondona, André Sulevich, Rubén Muela, Artigas Somellera, Hugo Capurro y Cristóbal Martínez.

IV—Pastoral.—El amor: Alma de la Sierra y Hugo Capurro.

El dolor: André Sulevich, Rubén Muela, Cristóbal Martínez y Ricardo Sole.

V—Final — Dos sacerdotisas: Brenda Demichelli, Violeta López Lomba y todo el conjunto.

---

65 "El Día", Mercedes, 22 de febrero de 1945

66 Alberto Pouyanne (1894 – 1970), primer director del Cuerpo de Baile del Sodre y creador de la coreografía de la obra "Nocturno nativo", primer espectáculo ofrecido por este cuerpo de baile.

67 "Acción", Mercedes, 26 de febrero de 1945

68 "Acción", Mercedes, 27 de febrero de 1945

69 "El Radical", Mercedes, 28 de febrero de 1945

Respecto al escenario que se había construido, tenía una amplitud de 20 x 17 metros, con sus camarotes y vestuarios instalados en el plano inferior, y una instalación eléctrica adecuada a la jerarquía del acto. Las entradas para la función se vendían en una boletería ubicada en la rambla y también en la Intendencia, cortándose el tránsito de vehículos en toda la zona costera entre 25 de Mayo (hoy Eduardo V. Haedo) y 19 de abril. [70]

Llegada la noche del 27 de febrero, en un marco espléndido que tenía como fondo la frondosa arboleda de la isla, se desarrolló un espectáculo magnífico al decir de la prensa, estimándose que lo habían presenciado unas 5.000 personas.



Vista del escenario flotante en pleno espectáculo ofrecido por Ballet del SODRE (Foto CHGS)

Toda la expectativa sería colmada plenamente, generando que *«la iniciación del espectáculo arrancara al enorme público aglomerado en la Rambla una espontánea y prolongada exclamación frente a la impresión fantástica que se ofrecía a la vista»;* destacándose la *«descollante actuación de nuestro coterráneo Ruben Muela, cuya aparición en escena fue saludada cálidamente por el público».* [71]

Tal como se aprecia en la programación, Ruben Muela tendría participación en «Rapsodia Negra» de Francis Poulenc, obra que merecería el siguiente comentario: *«Este magnífico ballet es de aquellos "capo lavoro" que sientan una revolución en el arte de Terpsícore. La música es de sabor primitiva, agreste, brutal y consigue un maravilloso efecto orquestal; con la tenida en*

[70] "El Radical", Mercedes, 27 de febrero de 1945
[71] "El Radical", Mercedes, 28 de febrero de 1945

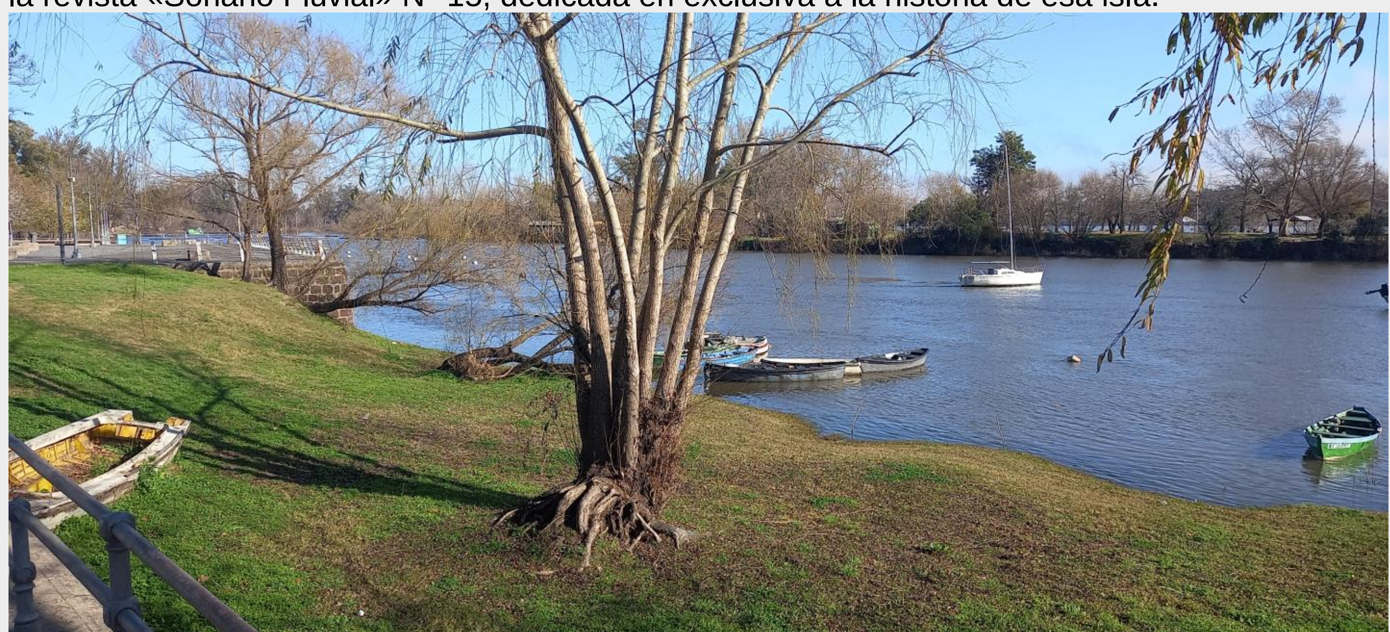
una nota larga, quejosa, de los instrumentos de cobre graves a los clarinete y flauta, consiguiendo por medio del último instrumento un maravilloso efecto de la “quena”.
Lo salvaje y primitivo del tema musical atonal, es una genialidad y acierto único; el ritmo dislocado y exasperante, quinta esencia del espíritu que traduce el alma tropical, da escalofríos.
Magnífico estuvo el conjunto en cada parte; ritmo, ajuste, armonía y plástica, de esta obra contemporánea maestra.
En este ballet sobresale Iris Sagrera, ya gran artista y los bailarines Andrés Sulevich y Rubén Muela».[72]

Cumplidas las funciones los días 27 y 28 de febrero de 1945, la prensa no escatima conceptos para describir lo magnífico de aquellas veladas, siendo testimonio de ello lo siguiente:

«Hemos vivido dos días de verdadero arte con la presencia de este conjunto en el escenario levantado sobre las aguas de nuestro río, el que perdurará por mucho tiempo en nuestras retinas. Cábenos presentar con toda sinceridad, nuestros plácemes a la Comisión de Fiesta y Turismo y al señor Intendente Municipal Dr. Rogelio C. Sosa por la oportunidad que le dio al pueblo de acrecentar su acervo cultural». [73]

Como hemos dicho al comienzo, eran otras épocas, otros impulsos y una relación con el Río Negro que a todo nivel era mucho más estrecha y que con el paso del tiempo se fue diluyendo, pero sin dudas la imaginación y originalidad de quienes idearon aquel espectáculo merece el reconocimiento, aprovechando en forma muy inteligente, un hermoso paisaje natural que, al ser tan cercano, capaz no lo logramos percibir en su real dimensión.

Seguidamente se puede apreciar una foto actual del lugar en donde se desarrolló el espectáculo, debiendo mencionar que el Intendente Dr. Rogelio C. Sosa, ocupó dicho cargo entre 1943 y 1947, habiendo efectuado muchas obras en la zona costera, y fundamentalmente en la Isla del Puerto, tales como el parador y el «Belvedere», tema que hemos desarrollado en la revista «Soriano Fluvial» N° 15, dedicada en exclusiva a la historia de esa isla.



En definitiva, un diario mercedario tituló *«Una noche de arte en el Río Negro»* siendo claro resumen de lo que se experimentó en aquellas cálidas veladas nocturnas de febrero de 1945.

[72] “El Día”, Mercedes, 3 de marzo de 1945
[73] “El Radical”, Mercedes, 2 de marzo de 1945

EN ESTE NÚMERO DE “SORIANO FLUVIAL”:

- **BUQUE “ANCAP QUINTO” Y LA PLANTA ANCAP DE DOLORES**
- **UN DELFÍN EN EL RÍO SAN SALVADOR**
- **EL BALLET NACIONAL DE “SODRE” BAILA EN EL RÍO NEGRO**



BUQUE «ANCAP QUINTO»
(Foto: http://marinamercanteuruguaya.blogspot.com/)